

di Luca Malossini

200

milioni di lire era il capitale sociale messo dai privati nel 1988 per costruire la funivia

SEGUE DALLA PRIMA

Ad ogni modo sarebbe sbagliato smorzare gli entusiasmi che nell'arco di pochi mesi hanno rimesso all'ordine del giorno, anche con toni entusiastici, l'interramento della ferrovia e la funivia Trento-Monte Bondone, quest'ultimo tema accompagna più o meno le giornate dei trentini fin dal lontano 1943 (un tormentone simile alla Valdastico, tanto per capirci).

Leggendo però distrattamente le cronache, si corre il rischio di considerare copertura dei binari e collegamento funiviario parti integranti di una stessa partita. Mai sottovalutare la divina provvidenza, che potrebbe riempire le casse dell'autonomia con ulteriori risorse, ma pensare oggi di poter attuare entrambi i progetti rimane sicuramente un azzardo. Portare sotto terra i treni costa all'incirca 1,45 miliardi, collegare la città al Bondone, attraverso funivia o ascensori, vuol dire investire complessivamente una quarantina di milioni. Entrambe le opere sono fattibili ed entrambe stanno raccogliendo ampi consensi: bastano simili attestati per imbarcarsi in una mega operazione urbanistico-immobiliare o non è forse il momento di scegliere su cosa puntare, su quale dei due progetti potrebbe essere maggiormente strategico per la città (e il Trentino)? In attesa di indirizzare la bussola da una parte o dall'altra, un fatto appare acclarato:

Interramento dei treni e funivia dei desideri: città davanti a un bivio

finalmente il capoluogo è pronto per andare incontro a scenari proiettati verso il futuro, uscendo dalla gestione spicciola e riduttiva del quotidiano.

Il tema del collegamento Trento-Bondone appartiene ormai a una letteratura della città. Settant'anni di storia, durante i quali la funivia è stata tirata in ballo in ogni dibattito attorno allo sviluppo della montagna cittadina. La Provincia, con il neogovernatore Maurizio Fugatti, ha messo subito le cose in chiaro: se ci sono i privati, noi ci siamo. Ciò vuol dire che il primo passo

dovranno farlo gli imprenditori. Ma esistono oggi persone con capacità finanziarie in grado di sostenere un investimento che impone la costruzione e anche la gestione di una simile opera? Può darsi che ci siano capitali esterni pronti a finanziare l'infrastruttura, al momento però dobbiamo registrare un dibattito sicuramente approfondito ma ancora avvolto da alquanto perplessità. Ecco che allora la richiesta avanzata dal capogruppo del Patt in Consiglio comunale, Alberto Pattini, di coinvolgere l'Assemblea cittadina in modo da sciogliere

ogni riserva, merita di essere presa in considerazione.

Aspettando, quindi, il Consiglio, vale la pena ricordare che la funivia del Monte Bondone nel settembre del 1988 poteva veramente uscire dalle chiacchiere per trasformarsi in realtà. In quell'anno, infatti, gli imprenditori Del Favero, Lunelli, Graffer, Rangoni e Bertoli, coadiuvati dalla sapiente regia dell'allora direttore dell'Unione commercio Ivo Rossi, decisero di scommettere sul collegamento con la montagna cittadina. Diedero quindi vita alla «Trento Monte Bondone», società per azioni con sede legale in via Solteri e durata sino al 31 dicembre 2050. La spa aveva per oggetto «il perseguimento di iniziative volte alla valorizzazione e allo sviluppo dell'offerta turistica». Il capitale sociale ammontava a 200 milioni delle vecchie lire (siamo nel 1988 e quella cifra pesava assai).

Il nucleo promotore decise inoltre di prevedere l'emissione di azioni. A una simile pianificazione si era giunti dopo uno studio di fattibilità sul rilancio del Monte Bondone commissionato da Camera di Commercio, Consorzio edili e Terinvest Spa. L'indagine aveva concluso che «il rilancio poteva avere successo». Il piano prevedeva che a Trento, nell'ipotesi di grande impianto a fune, ci fosse la stazione di partenza presso l'area ex Sit, un parcheggio multipiano, un collegamento con la stazione dei treni, delle autocorriere e con il centro storico mediante



Impianto Il collegamento funiviario che porta oggi a Sardagna

La scheda



● Interramento dei treni e funivia del Bondone sono le die grandi opere che stanno animando il dibattito cittadino

● Il collegamento tra città e montagna è tornato in auge dopo che nel 1988 un gruppo di imprenditori trentini aveva costituito una società ad hoc per realizzare l'impianto a fune. Tutto poi finì nel dimenticatoio

lo scavalco dei binari ferroviari. Interventi mirati erano poi previsti a Sardagna (stazione intermedia dell'impianto con realizzazione di ristoranti e pubblici esercizi); Candriai (ampliamento degli alberghi esistenti sino a portarli a 80-100 posti letto); Vaneze (altra stazione intermedia, con l'obiettivo di dare alla località un effetto paese grazie alla realizzazione di altri alberghi, parcheggio interrato, una piazza, nuove piste); Norge (ampliamento degli alberghi e realizzazione di un piccolo impianto di risalita fino alla baita Montesel); Vason (arrivo della funivia, ampliamento dei posti letto, nuovi hotel, strada interrata con parcheggio coperto); Rocce Rosse (nuove piste con punto di ristoro); Viote (recupero delle ex caserme e realizzazione di un hotel a tre stelle, parcheggio auto, struttura per sciatori, ampliamento delle piste da fondo). Insomma il progetto, pur con forzature ambientali di non poco conto e sulle quali ci sarebbe stato da limare parecchio (vedi conca delle Viote e la notevole cubatura prevista per gli hotel), aveva almeno un inizio e una fine. Tutto finì poi nel dimenticatoio, come accade sovente per simili iniziative. Eppure mai come in quell'occasione si è stati veramente vicini a realizzare la funivia: esistevano sia le condizioni urbanistiche sia quelle economiche. Ma soprattutto c'erano i privati, per qualcuno il male assoluto per altri un partner prezioso, sicuramente da coinvolgere all'interno di un quadro normativo preciso, ma anche da sfruttare per migliorare il territorio. Quella fu un'occasione persa, l'ennesima. Oggi, all'orizzonte, non si intravede nulla di simile. Gli imprenditori aspettano il pubblico che a sua volta attende un segnale dai privati. Il rischio di annullarsi a vicenda è dietro l'angolo.