

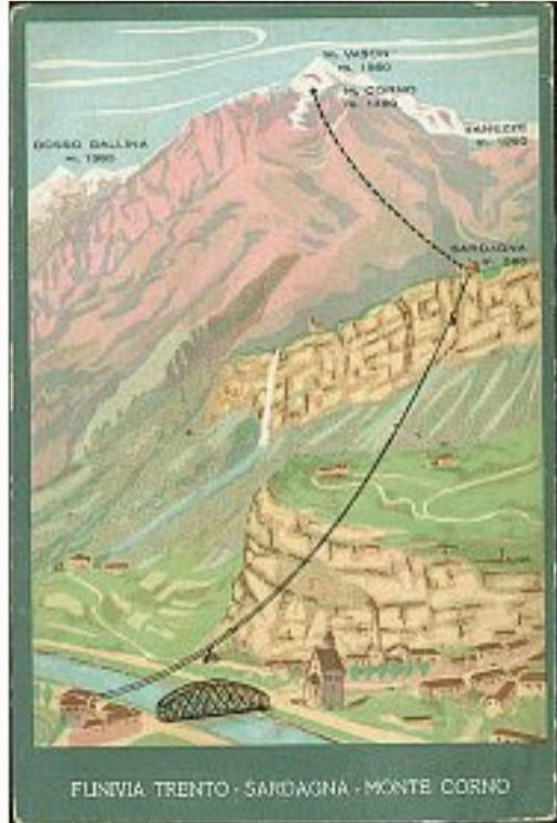
L'iter infinito

di Tiziano Grottolo

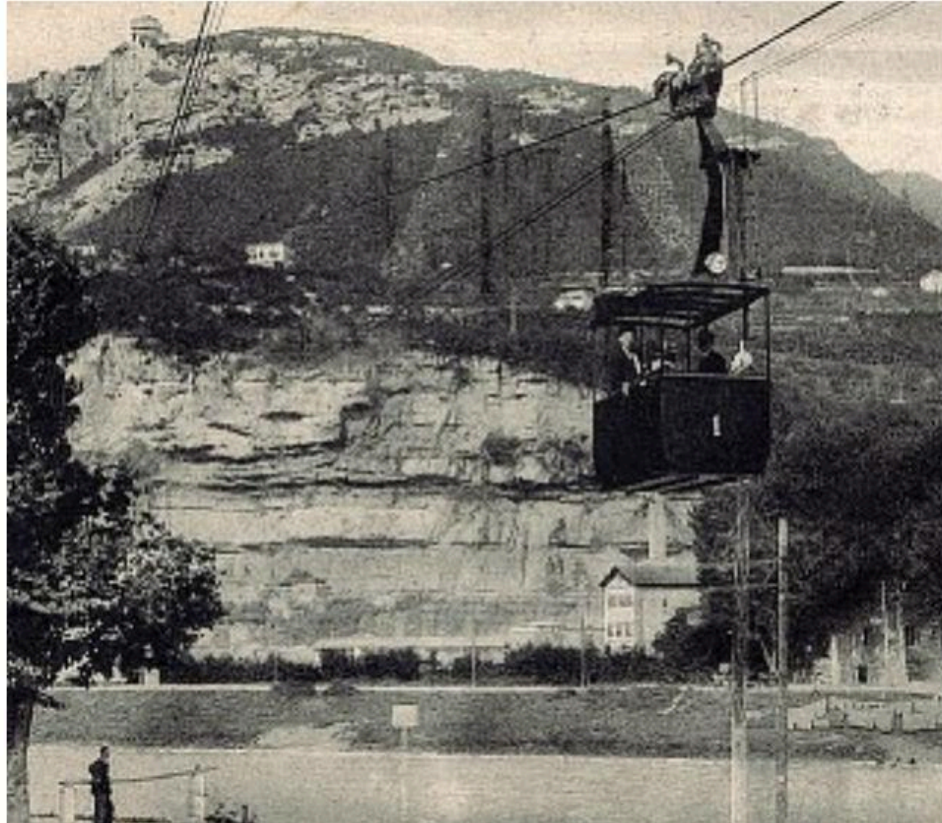
TRENTO «Da Trento a Monte Corno si andrà, come in un sogno, con 25 minuti di splendido viaggio aereo. [...]Così la funivia raggiungerà un'altitudine tale, per cui la salita del Bondone si ridurrà a poco più di una comodissima passeggiata». E ancora: «Nascerà lassù una Trento Alta, una città dedicata alle bellezze naturali e ai sani piaceri che ristorano dalle fatiche». Così lo scrittore e giornalista Antonio Pranzelores immaginava il futuro della montagna nella sua «Guida di Trento colla funivia di Sardagna-Monte Corno e il Bondone» del 1927. La funivia Trento-Sardagna era stata completata appena due anni prima, nel 1925, e già si pensava al prolungamento di quello che alcuni giornali dell'epoca definirono «il più ardito mezzo di locomozione aerea del Trentino». A partire dall'inizio del Novecento, quando il Trentino faceva ancora parte dell'Impero austro-ungarico, si era ipotizzato un collegamento tra la città e il Bondone, «meta preferita dagli alpinisti e amatori dei diversi sport invernali». Paradossalmente, a oltre un secolo di distanza, per l'ennesima volta si staglia all'orizzonte un progetto che promette di avvicinare il capoluogo alla «sua» montagna.

L'attuale funivia, ricostruita negli anni Sessanta, dovrebbe lasciare spazio a un nuovo impianto da 900 mila passaggi all'anno. Il nuovo collegamento partirà dall'Hub intermodale che sarà costruito nell'area ex-Sit, si svilupperà su quattro tronconi (Piedicastello-Sardagna-Vaneze-Vason) e costerà oltre 100 milioni di euro. Tuttavia, non è la prima volta che un progetto di questa portata sembra pronto per essere completato. Nel corso degli anni sono state avanzate molteplici proposte che sono naufragate una dopo l'altra, spesso a causa dei costi insostenibili.

Secondo Pranzelores, la società che aveva realizzato il primo tratto, dopo aver cambiato nome nel 1926 in «Funivia Trento-Sardagna-Monte Corno», lo stesso anno avrebbe iniziato dei lavori per il prolungamento dell'impianto (mai terminati) di cui rimane traccia solo in una cartolina dell'epoca. Più tardi, nel 1947, il Comune di Trento provò a regolare lo sviluppo



Passato La cartolina degli anni Venti che mostra l'ipotetico collegamento con il Bondone e un'immagine della prima cabina (Foto Biblioteca Digitale Trentina)



La funivia Trento-Bondone: un secolo di progetti irrealizzati

Dalla cittadella turistica di lusso al campo da golf delle Viote

Sono almeno una decina le proposte incompiute per rilanciare la montagna



Impianto Il nuovo progetto (sopra) e l'attuale funivia

urbanistico del Bondone attraverso un piano regolatore ad hoc. Fu così che tornò in auge l'ipotesi di un collegamento funiviario con il Bondone, anche perché il precedente impianto era andato distrutto dai bombardamenti della Seconda guerra mondiale. L'idea era quella di ampliare i nuclei abitati di Candriai, Vaneze, Cuna e alle caserme delle Viote (dove si voleva costruire pure un campo da golf). La commissione incaricata di redigere il piano regolatore, però, non completò mai i lavori. Con il «boom» economico degli anni Sessanta il Bondone consolidò la sua vocazione turistica. Come riportato nel volume curato da Alessandro de Bertolini e Luca Caracristi, pubblicato in occasione della mostra organizzata dalla

Fondazione museo storico del Trentino «Il Monte Bondone: storie e memorie dell'Alpe di Trento a 60 anni dall'impresa di Charly Gaul», proprio in questo periodo prese piede un particolare progetto di sviluppo turistico della montagna. L'idea era quella di realizzare una vera e propria cittadella turistica alle Viote che avrebbe dovuto trasformare la località nella «Sestriere del Bondone». Il progetto prevedeva condomini, alberghi, lussuose ville, nuove seggiovie e perfino una pista da pattinaggio. Anche se vennero realizzati i primi basamenti in cemento delle strutture, alla fine non se ne fece nulla a causa del fallimento della società friulana che aveva acquistato i terreni dal Comune. Tra le altre proposte emerse in questo periodo ci fu quella di costruire la Funivia a Ravina, vicino al casello dell'A22 che però sarà completato solo nel 2011.

Per trovare un nuovo progetto degno di nota bisognerà attendere fino al 1988, quando la neocostituita «Trento-Monte Bondone» presentò la sua idea per il rilancio turistico della montagna. Tra i promotori c'erano diversi imprenditori di spicco del capoluogo, fra cui: Delfavero, Lunelli, Benedetti, Tamanini, Mazzalai, Zorzi, Cippolla, De Pilati, Rossi, Rangoni, Graffer e Bertoli. Cardine della proposta il collegamento funiviario tra il capoluogo e Vason, con la stazione di partenza all'area ex-Sit. Nel progetto era prevista pure la costruzione di un parcheggio multipiano per auto e pull-

16

Le persone che potevano essere trasportate dalla cabina della prima funivia Trento-Sardagna che percorreva la tratta in 7 minuti

man, ma anche un collegamento con la stazione ferroviaria e il centro storico. Sardagna e Vaneze avrebbero dovuto ospitare le stazioni intermedie, era stato previsto l'ampliamento degli alberghi esistenti mentre alle caserme delle Viote si voleva realizzare un hotel tre stelle. Nelle varie località si dovevano costruire nuovi impianti di risalita, piste da sci e negozi. Nonostante le buone premesse pure questo progetto non andò in porto.

Nel mezzo ci sono le proposte avanzate nel 2006 dall'allora sindaco di Trento Alberto Pacher (con lo studio di fattibilità affidato alla Montecno di Bolzano per un impianto da 40 milioni di euro) e a più riprese dal primo cittadino Alessandro Andreatta. Ad oggi non è dato sapere quale sarà il futuro di quest'ultimo progetto, nel frattempo però la Provincia ha posticipato i finanziamenti al 2027. Nell'attesa, i cittadini di Trento possono fare appello all'ottimismo di Pranzelores. Nel 1927 l'autore della guida turistica dichiarò: «Forse non sarà molto lontano, come si crede, il giorno, in cui la Funivia di Sardagna percorrerà tutto il gruppo Bondone-Stivo con meta Riva del Garda». Volendo guardare al proverbiale bicchiere mezzo pieno, Provincia e Comune sono chiamati a un compito molto meno arduo: per ora basta raggiungere l'agognata cima del Bondone. © RIPRODUZIONE RISERVATA

Discussione

La Circoscrizione di Sardagna chiede di spostare la sua stazione



Presidente Gianluigi Tonidandel

Nei mesi scorsi, la Circoscrizione di Sardagna aveva presentato un documento con la richiesta di apportare alcune modifiche al progetto per la nuova funivia Trento-Bondone. Tra queste, lo spostamento della stazione intermedia all'ex cava Italcementi. «Molto probabilmente quest'osservazione non sarà accolta perché l'area dell'ex cava andrebbe prima bonificata, inoltre esistono delle criticità dal punto di vista geologico», spiega il presidente della Circoscrizione, Gianluigi Tonidandel. © RIPRODUZIONE RISERVATA

