

## SAD BOLZANO: UNA NUOVA VITA PER LA FUNICOLARE DELLA MENDOLA...

*Alessio Pedretti - Agosto 2012*

La Funicolare della Mendola, uno tra gli impianti a fune sicuramente più scenografici ed affascinanti, ha riaperto i battenti il giorno 8 Maggio 2009 dopo diversi mesi di sospensione del servizio.



I lavori hanno comportato il rinnovamento dell'alimentazione e delle vetture mediante revisione generale dell'impianto attuata da Doppelmayr e Leitner. Le nuove cabine lunghe 12m c.ca sono state prodotte dalla Sigma (azienda francese che ha realizzato anche le cabine della rinnovata Funicolare del Renon, vedi precedenti mail) e possono trasportare 80 persone ciascuna.



La durata di una singola corsa è di 12 minuti e la frequenza ora è stata portata ad una partenza dai rispettivi capolinea ogni 20 minuti. E' prevista in futuro la realizzazione di una fermata intermedia da collegare ad un sentiero per escursionisti men-

tre è da ricordare che su tale impianto sono presenti alcuni caratteristici ed insoliti "passaggi a livello" per il transito di auto private dirette nelle abitazioni vicine.

### STORIA

La funicolare della Mendola è nata come parte di un sistema di trasporto su ferro che consentiva una buona comunicazione tra Bolzano, l'Oltradige, il Passo della Mendola e la Val di Non, itinerario percorribile dal 1909 e sino al 1934 utilizzando ben quattro sistemi su ferro: la ferrovia Bolzano-Caldaro, la funicolare in oggetto, la ferrovia Mendola-Fondo-Dermulo e la Tranvia Trento-Malè.

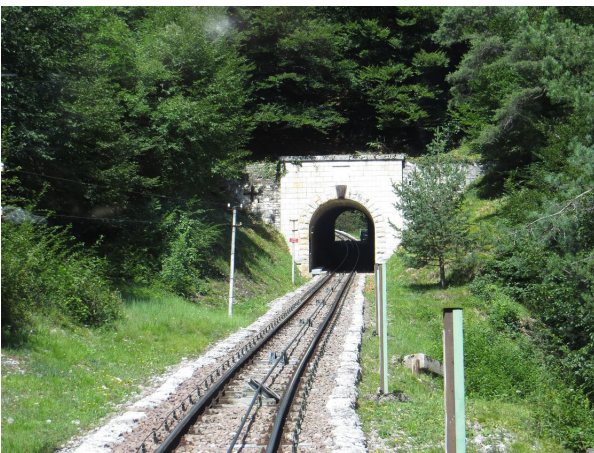


Al giorno d'oggi l'unico impianto rimasto in attività senza grosse ristrutturazioni è proprio la nostra funicolare, dato che la ferrovia Bolzano-Caldaro (oggi molto rimpianta) è stata chiusa nel 1963 e l'elettromotrice Alioth della Tranvia del Renon è l'unica traccia rimasta della ferrovia Dermulo-Mendola, prematuramente scomparsa. I lavori per la funicolare, progettata da Emil Strub, iniziarono nell'Agosto 1902, e direi anche piuttosto attivamente dato che sino all'Agosto 1903 lavorarono sull'impianto ben 400 operai in media al giorno,

coinvolti dal Marzo 1903 anche nei lavori di costruzione delle due stazioni a valle ed a monte.



Il 18 Ottobre 1903 il trenino dell'Oltradige da Bolzano raggiunse la stazione inferiore e nel contempo venne attivata anche la funicolare, dopo soli 14 mesi di lavori. Nel primo anno di esercizio la funicolare trasportò 55.000 persone e la stessa venne utilizzata nell'Estate 1905 dall'Imperatore Francesco Giuseppe, ispezionando le fortificazioni militari austriache della Val di Non.



Prevedibili le conseguenze della prima guerra mondiale sull'impianto: venne fermato dal 1917 al

Luglio 1918. Con il passaggio del Sud Tirolo allo Stato italiano, venne anche meno la notorietà e fama turistica del Passo della Mendola, luogo particolarmente apprezzato dalla classe sociale benestante dell'ex monarchia austroungarica. Incapace di riprendersi, la linea è sempre rimasta deficitaria, mentre nel 1934 perdeva anche il collegamento su ferro a monte (la ferrovia per Dermulo) e nel 1963 quella a valle (per Bolzano), proprio mentre due anni dopo le vetture venivano sostituite con più capaci veicoli da 70 posti anziché i 52 originali posti passeggeri offerti.



Nel 1980 si prospetta un'aria tetra per la funicolare e si vociferava di una sua chiusura, ma guarda caso, anziché essere chiusa come è stato fatto con impianti analoghi in un'Italia ove si ragiona in stile molto meno europeo, l'impianto della Mendola viene ammodernato tra il 1984 ed il 1988 con nuove vetture (consegnate nel 1987, 75 posti offerti), le due gallerie risanate, binari sostituiti e stazioni rinnovate.



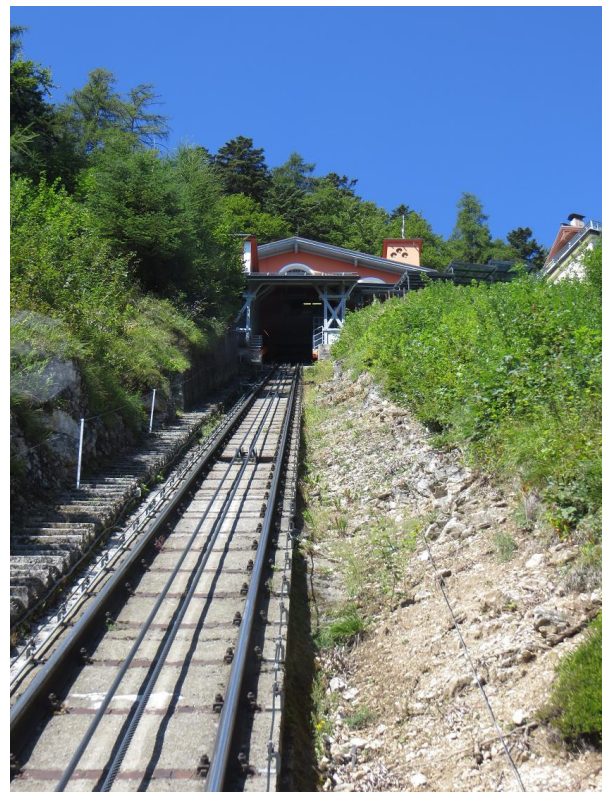
Nel 2003 è stato festeggiato il Centenario della linea mentre nell'anno successivo l'impianto è stato al centro di un increscioso episodio nella quale ha perso la vita un manovratore, provocante un lungo fermo dell'impianto. A partire dall'anno 2009 vi è stato dunque un ulteriore cambio di vetture, garantendo all'impianto un futuro assicurato.

### TECNICA

La funicolare della Mendola ha una lunghezza di 2,37 km e supera un dislivello di ben 854m tra S. Antonio di Caldaro (509 m) e Passo della Mendola (1363m) impiegando c.ca 12 minuti, mentre originariamente ne impiegava ben 32! Nella parte alta dell'itinerario la funicolare raggiunge la pendenza massima del 64%, veramente impressionante, tanto che per molto tempo l'impianto ha detenuto anche il primato d'essere una tra le più ripide d'Europa e soprattutto quella con il più elevato dislivello tra le due stazioni pur mantenendo una sola fune d'esercizio. Lo scartamento è metrico, sono presenti sulla linea 5 curve, 2 viadotti (da

110m e 50m) e 2 gallerie (da 70m e 69m di lunghezza), al centro del tracciato è presente l'incrocio, una zona lunga c.ca 116m.

Al tempo dell'inaugurazione una vera novità fu l'utilizzo del telefono sulle cabine e l'impianto elettrico di segnalamento, infatti al tempo si utilizzavano semplici suonate di corno. Uno degli aspetti più caratteristici della Funicolare della Mendola sono, comunque e come detto, i cosiddetti attraversamenti pedonali ed un noto "ponte levatoio" utilizzato in passato quando l'impianto era fermo tra una corsa e l'altra, onde lasciar libero il passaggio e permettere a pedoni e piccoli veicoli di circolare liberamente tra le frazioni di Caldaro.



Saluti a doppio passo

Testo e immagini di Alessio Pedretti