**Funivia Sanremo-Monte Bignone: la travagliata storia di un’opera oggi pronta a risorgere**

*Inaugurata nel 1936, l’infrastruttura fu danneggiata dai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale. Ricostruita, visse tensioni gestionali e finanziarie, sino alla chiusura del 1981. Non mancarono le contestazioni, molotov incluse*

Le grandi storie raramente beneficiano di una trama permeata da regolarità e quella della funivia Sanremo-Monte Bignone non fa eccezione. Progettata dall’ingegnere Tullio Groff, metteva in collegamento il centro della città matuziana con la vetta più elevata presente sul territorio comunale (1.299 metri sul livello del mare), con due fermate intermedie: presso il campo da golf (località San Giacomo) e in frazione San Romolo. Inaugurata il 28 ottobre 1936, l’opera entrò in servizio il 1° luglio 1937 e rimase attiva sino al 1981: lunga 7.645 metri, consentiva di raggiungere la sommità di Monte Bignone in circa 40 minuti e nell’ultima tratta era caratterizzata da una campata sospesa fra due piloni di 1.742 metri e divenne ben presto un modello di riferimento per la realizzazione di impianti a fune in Nord Europa e negli USA.

Tutto ebbe inizio nel 1928, quando l’allora podestà sanremese, Pietro Agosti, pianificò la costruzione di Sanremo Vetta, villaggio turistico collegato al mare proprio da una funivia. Due anni più tardi si registrò la sua prematura scomparsa, ma il progetto dell’impianto a fune non subì battute d’arresto, tanto che la Compagnia Italiana Funivie (CIF) lo sottopose al Comune: la proposta prevedeva che l’ente cittadino trasferisse 6 milioni di lire a CIF come contributo spese, i terreni su cui edificare gli impianti e portasse l’acqua corrente fino a Bignone. Dal canto suo, CIF avrebbe gestito per 25 anni la funivia e avrebbe versato al Comune di Sanremo il 25 per cento degli incassi lordi. La trattativa non fu priva di tensioni, che sfociarono in ritardi e incrementi dei costi, fino alla sopra menzionata entrata in funzione del 1937.

Le avversità, tuttavia, non cessarono di palesarsi: con l’entrata in guerra dell’Italia nel secondo conflitto mondiale, fu archiviata la mai avviata creazione di Sanremo Vetta. Le lunghe annate belliche, inoltre, non risparmiarono la funivia: nel 1943 i bombardamenti devastarono la stazione di Sanremo, mentre nel 1944 un rastrellamento dei nazisti e delle Brigate Nere portò alla cattura e alla fucilazione a Santa Tecla di quattro operai, oggi ricordati con una cappella e una lapide presso la chiesa di San Romolo. Ancora, nel 1945 fu fatta esplodere in alcuni punti la strada che conduceva da Coldirodi a San Romolo e anche il secondo tronco della funivia diventò inutilizzabile. Al termine della Seconda Guerra Mondiale la CIF avviò le riparazioni e il servizio riprese, garantendo continuità: tra il 1946 e il 1961 la funivia trasportò 1.033.428 passeggeri, di cui il 43,6% sino a Bignone Vetta.

Tre lustri che si conclusero, però, con la scadenza della gestione CIF: quest’ultima fu prolungata di un ulteriore anno, ma le procedure burocratiche per il passaggio dell’opera al Comune furono soggette a più di un intoppo, con un’inevitabile ripercussione negativa sui conti. In un contesto già complicato, il Ministero dei Trasporti si palesò per richiedere il rinnovo degli impianti: fu così che l’amministrazione di Sanremo domandò e ottenne il fallimento della CIF, aprendo la diatriba su chi dovesse gestire la funivia tra curatore fallimentare e Comune. Fu il tribunale cittadino a emettere il verdetto, attribuendo all’ente municipale onore e oneri della gestione, assegnata successivamente dagli amministratori cittadini all’Azienda di Soggiorno e Turismo (fino al 1966, poi tornò al Comune). Sul fronte dell’ammodernamento dell’opera, intanto, dal Ministero dei Trasporti fu emanato un nulla osta provvisorio all’esercizio degli impianti, rinnovato in seconda battuta fino agli anni Ottanta. Nonostante ciò, la gestione comunale si rivelò non esattamente positiva e sfociò in una riduzione a sole cinque corse giornaliere della funivia, con l’ultima in programma alle ore 17 nella stagione estiva. I bilanci iniziarono ad andare in rosso a partire dal 1975 e il Ministero tornò a fare sentire la sua voce per l’ammodernamento della funivia: la proroga per il suo funzionamento arrivò a scadere nel 1981, anno che segnò la fine dell’impianto a fune Sanremo-Monte Bignone. Infatti, ad aprile furono chiusi per manutenzione straordinaria i due segmenti fino a San Romolo e il 13 settembre seguente calò il sipario, con motivazione analoga, anche sull’ultima tratta. Furono ancora eseguite alcune corse di prova, senza però mai arrivare a un’autentica ripartenza. Il colpo di grazia finale lo diede il meteo: nel 1984 un fulmine colpì la cabina elettrica di Bignone e rese impossibile il funzionamento del terzo tronco. Fu così che l’opera fu abbandonata al suo destino e divenne facile preda di vandali e collezionisti, con tanto di appropriazione indebita dei motori d’emergenza. Negli anni seguenti si alternarono diverse amministrazioni comunali al timone della Città dei Fiori, con frequenti promesse di riapertura. Nel 1986 la Giunta Pippione incaricò l'ingegner Barra Caracciolo di predisporre un nuovo piano di modernizzazione dell’impianto, dopo il decreto ministeriale sulla vita tecnica delle infrastrutture. Nel 1992 si registrò anche l’interesse del FAI, che promosse un concorso di idee, ma nel 1993 l’amministrazione fu commissariata. Nel 1994, invece, la Giunta Oddo prese in considerazione lo smantellamento delle funi e dei piloni, ma i giornali, con particolare riferimento al Secolo XIX, coinvolsero i loro lettori in una sorta di “referendum”, che vide imporsi il “partito” del “no”. Un altro commissariamento del Comune, datato 1995, contribuì all’annullamento dell’incarico conferito in precedenza all’ingegner Barra Caracciolo e al ritorno in auge dello smontaggio delle funi e della demolizione dei piloni. Partirono quindi le contestazioni per mezzo di raccolte firme e referendum, fino alla tragedia sfiorata del 2 giugno, quando una molotov fu scagliata contro l’organo della ditta che avrebbe dovuto smantellare i piloni. Pertanto, si optò per la rimozione delle sole funi del primo tratto, mentre si attese il 2000 per quelle degli altri due segmenti. Nel frattempo, nel 1998 la Giunta Bottini si impegnò attivamente per ricostruire la funivia dal centro cittadino a Monte Bignone, ma anche questo tentativo si tramutò in un naufragio a causa della caduta dell’amministrazione. Si è così giunti ai giorni nostri, con il progetto di ripristino di due tronchi principali della funivia monofune con movimento continuo pulsante: “Campo Golf - San Romolo” (suddiviso in due tratte per contenere le escursioni del contrappeso) e “San Romolo - Monte Bignone”.

**Alessandro Nidi**