

GIOVEDÌ

In libreria a giorni la ristampa del quaderno dell'associazione Pinter sulla vecchia Ponale **A Picco sul lago, nuova edizione più ricca**

RIVA. Esce in questi giorni nelle librerie la seconda edizione del Quaderno dell'Associazione Riccardo Pinter intitolato, "A picco sul lago. Ponale! Uno spettacolo in roccia". Una seconda edizione motivata dal fatto che la prima è andata esaurita ancora nel mese di novembre scorso, prima della presentazione in Rocca con l'assessore Berasi, mentre la pubblicazione era da poco approdata nelle librerie. La seconda edizione appare arricchita di alcune fotografie inedite, in particolare sul ristorante Belvedere alla cascata superiore della Ponale: si tratta di fotografie stereoscopiche, rarissime. Il successo di pubblico, se non bastassero le diecimila firme raccolte dal comitato, sta ad indicare quanto la vecchia strada di Giacomo Cis sia nel cuore dei rivani. Rimane valida la "promessa" fatta a so tempo dall'assessore provinciale ai due sindaci di Riva del Garda e Molina, Malossini e Brighenti: entro primavera la strada, o "sentiero", riaprirà i battenti agli escursionisti, come sentiero di montagna.



I bikers attendono la riapertura a primavera

L'Associazione Pinter **Ponale, seconda edizione di «A picco sul lago»**

L'Adige 1.3.03

Esce, in questi giorni nelle librerie, la seconda edizione del Quaderno dell'Associazione culturale "Pinter" il libro "A picco sul lago. Ponale! Uno spettacolo in roccia".

La seconda edizione è motivata dal fatto che la prima è andata esaurita ancora nel mese di novembre scorso, prima della presentazione in Rocca con la presenza dell'assessore all'ambiente Iva Berasi. La conferenza era avvenuta mentre la pubblicazione era da poco approdata nelle librerie. La seconda edizione appare arricchita da alcune fotografie inedite, in particolare sul ristorante Belvedere alla cascata superiore della Ponale: si tratta di fotografie stereoscopiche, rarissime.

La strada del Ponale diventerà un sentiero alpino a vocazione turistica. Lo hanno confermato ieri pomeriggio gli assessori provinciali Iva Berasi e Sergio Muraro che - accompagnati dai tecnici della Provincia - hanno effettuato un sopralluogo assieme agli amministratori dei Comuni di Riva del Garda (con Pietro Matteotti in testa) e di Molina di Ledro (rappresentata dal vicesindaco Valter Zendri).

Chiusa dai primi anni Novanta e protagonista di una lunga e tormentata vicenda, la ex strada statale 240 è di fatto da tempo interdotta alla circolazione vista la pericolosità della situazione. Numerose le frane che si sono staccate dal Monte Spero-

Lo hanno confermato gli assessori Berasi e Muraro dopo il sopralluogo di ieri La «Ponale» sarà un sentiero turistico

ne, alcune con tragico esito.

Nondimeno, il valore storico della strada (molti i rifugi belli disseminati lungo il percorso) ed il suo indiscusso fascino hanno sempre mantenuto alta l'attenzione circa il suo destino.

«Ora finalmente - ha spiegato Berasi - le analisi tecniche ma soprattutto le verifiche di natura giuridica hanno permesso di trovare una soluzione che valorizzi quest'opera». Una soluzione che gli stessi amministratori locali e i rappresentanti del Comitato Cis (che si occuperà del-

la «gestione» di quella che probabilmente verrà ribattezzata «antica via del Ponale») hanno mostrato di gradire.

Tecnicamente, si tratta di asportare in toto lo strato di asfalto esistente che sarà portato in un impianto di rigenerazione ed utilizzato per altri scopi. La strada del Ponale sarà quindi rinaturalizzata, dapprima con l'apporto di terreno (si ipotizza di recuperare del materiale dalla frana di Tenno, ma sarà «importato» anche humus fertile), poi con una serie di in-

terventi a cura del Servizio ripristino e valorizzazione ambientale della Provincia che si occuperà di abbellire il percorso con piante e di renderlo sicuro con parapetti consoni all'ambiente. Una segnaletica specifica ricorderà poi ai visitatori la particolarità del sito roccioso e quindi i rischi connessi al suo attraversamento. La prima fase dell'operazione sarà condotta dal Servizio opere stradali della Provincia che si è detto pronto ad approntare un progetto esecutivo entro una deci-

na di giorni. L'assessore Muraro ha ricordato che allo scopo è già stato previsto uno stanziamento pari a 750 mila euro.

Naturalmente, prima di dare avvio ai lavori, si dovranno effettuare tutti gli interventi necessari a garantire agli operai il massimo livello di sicurezza lungo tutti i 2400 metri in cui si sviluppa il percorso. Nel frattempo sono già stati effettuati i rilievi topografici e si sono abbozzati i primi preventivi di massima.

Quanto ai tempi, Berasi e Muraro si sono detti fiduciosi. «Se il cantiere non riserverà sorprese - hanno confermato i tecnici - contiamo di chiudere l'intervento entro agosto o settembre di quest'anno.

Gli assessori Berasi e Muraro a Riva per un sopralluogo sulla gloriosa strada e confermare l'avvio del suo ripristino

La Ponale rivivrà: il traguardo è settembre

Terra battuta al posto dell'asfalto, barriere protettive e arredi floreali

di Claudio Chiarani

RIVA. Si chiamerà «Antica Via del Ponale», costerà (salvo imprevisti) 750 mila euro e per settembre tornerà ad essere percorribile. A sancire finalmente che la vecchia strada realizzata dal ledrense Giacomo Cis oltre 150 anni fa potrà formare patrimonio di tutti, una folta pattuglia di politici e tecnici che ieri pomeriggio, a piedi, si è incerpicata fino a Forte Teodosio. In aria volteggiavano festosi anche i gabbiani, mentre sul lago sottostante le barche iscritte ai Match Race organizzati dalla Fraglia ingaggiavano duelli. Il panorama che tutti, turisti e non, potranno presto tornare a rivedere alla fine di questa estate.

La lunga battaglia del Comitato Giacomo Cis è stata vinta. Le diecimila firme raccolte a suo tempo hanno prodotto l'effetto desiderato dopo quattro anni di petizioni, discorsi, sopralluoghi, serate e tempo "perso" a far capire a chi "doveva" capire che un pezzo così importante della nostra storia non poteva e non doveva morire in quel modo. Il gruppetto è salito sino alla curva da dove si domina la spiaggia dello Sperone, si è soffermato a dare uno sguardo su quell'incredibile vista mozzafiato e poi, messo al riparo dalla forteora che soffia sempre generosa, ha illustrato ai presenti la situazione. «In tempi rapidi, dieci giorni circa - ha detto Iva Berasi - il progetto esecutivo potrà dare il via alla fase d'inizio dei lavori veri e propri. Il vecchio asfalto sarà rimosso e smaltito riciclandolo, sul sentiero si procederà poi a posare terra idonea e compatta, ai lati si installeranno adeguate barriere protettive, si poseranno piante e fiori in abbellimento. Al Comitato Giacomo Cis, infine, consegneremo (presumiamo in settembre) la vecchia Ponale divenuta sentiero, a loro il compito di "sorvegliare" lo stato di manutenzione chiaramente in accordo

con l'amministrazione comunale e la Provincia». Parole promesse e mantenute, anche nei tempi già annunciati un anno fa quando la Provincia sollecitata a più riprese, in un incontro chiarificatore aveva espressamente garantito che, trovato il modo giuridico di affidare la strada, pardon il "sentiero", in affidamento a terzi, tutto si sarebbe sbloccato. Anche l'assessore Muraro è stato estremamente conciso: «siamo passati dalle parole ai fatti, d'altronde questa è un'opera da valorizzare e credo che anche Giacomo Cis oggi possa dirsi soddisfatto della soluzione. Rivaluteremo il passaggio pedonale, dando giusta collocazione ad un ambiente unico invidiato da tutto il mondo». A questo proposito ben si colloca la nota dell'assessore comunale Luigi Marino, il quale ha già avviato contatti per la procedura volta ad ottenere che la Ponale sia classificata patrimonio mondiale Unesco. Con il vicesindaco reggente Pietro Matteotti a ricordare come di quelle diecimila firme ben 3600 fossero state raccolte da lui, ed il vicesindaco di Molina Walter Zendri a sottolineare la soddisfazione di tutti i ledrensi, le parole hanno lasciato il posto ai fatti.

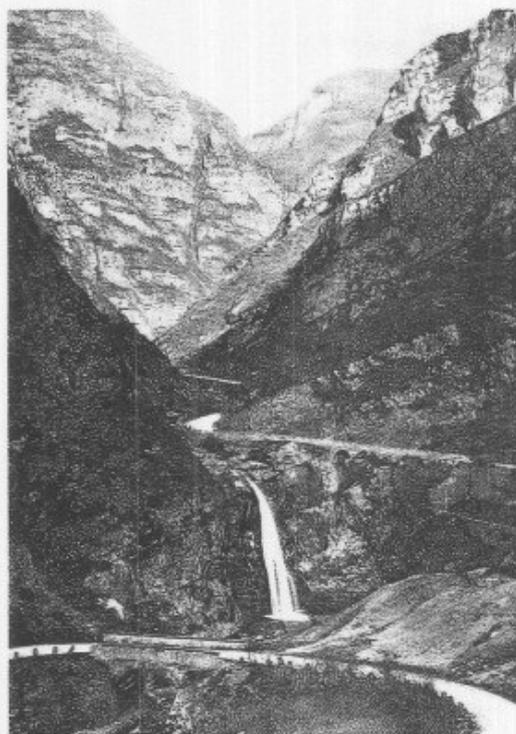


L'assessore Iva Berasi con il collega Muraro, amministratori rivani e tecnici mentre controllano lo stato attuale della Ponale. La battaglia perché la strada non cadesse nell'oblio è stata portata avanti dal comitato Cis e rafforzata da ben diecimila firme di cittadini

TRENTINO 8.3.03

VALLE DI LEDRO: L'AMPOLA O IL PONALE

Per uscire dall'isolamento verso Riva del Garda e verso Storo



Gia a partire dal secondo millennio a. C. vi erano due strade che consentivano alla valle di Ledro di uscire dall'isolamento in cui si trovava da un punto di vista geografico e di rifornirsi di quei prodotti che le mancavano: esse erano la strada dell'Ampola e quella del Ponale, ai due estremi della valle stessa. Soprattutto quest'ultima, poi, in epoca romana non venne affatto considerata una via di comunicazione di primaria importanza, ma fu giudicata, al contrario, pericolosa e poco adatta al transito di uomini, animali e merci. Furono gli Scaligeri, nel XIV secolo, ad allargarla, onde facilitare il passaggio di persone e mezzi. Fino al Settecento il traffico su questa strada fu relativamente agevole e sicuro, mentre dall'altra parte della valle la via dell'Ampola continuava ad essere rischiosa e, di conseguenza, assai poco trafficata. La situazione peggiorò sensibilmente in epoca napoleonica, a causa dei

ripetuti passaggi di truppe in una direzione e nell'altra; le vie di comunicazione della valle necessitavano di continui lavori di manutenzione, che tuttavia non venivano eseguiti in quanto le disastrose condizioni economiche della valle non consentivano di intervenire in modo adeguato. Solo a partire dal 1821 cominciò a farsi strada l'idea di provvedere ad una radicale sistemazione del sistema viario dell'intera valle di Ledro, visto che tutti i percorsi stradali si trovavano "nel massimo disordine", ossia pericolosi ed impraticabili. Il progetto di massima per migliorare almeno le comunicazioni interne era già pronto, ma i fondi mancavano. A questo punto, siamo nel 1830, entra in scena l'illuminata figura di Giacomo Cis, caparbio sostenitore di questa iniziativa non solo a parole, ma soprattutto nei fatti, visto che donò la cospicua somma di 800 fiorini. Nominato in seguito Presidente della Deputazione Stradale della val di Ledro, si impegnò sempre in prima persona per seguire e sostenere tale progetto. Essendo egli un commerciante, si era reso conto che solo un sistema viario scorrevole e sicuro avrebbe potuto rompere l'isolamento in cui la valle si trovava; inoltre, era del tutto evidente che delle agevoli vie di comunicazione avrebbero avuto delle positive ripercussioni anche sulle condizioni sociali ed economiche della vallata. Del resto, anche il giudice distrettuale Clementi aveva scritto in una lettera che la zona era "pressoché segregata", definendo le vie di accesso "spaventevoli", "orride" e "pericolose". I lavori di sistemazione della strada interna proseguirono per diversi anni e vennero completati solo nel 1843; la spesa, inizialmente preventivata in 23.000 fiorini, a conti fatti crebbe fino a raggiungere i 30.000 fiorini.

Una volta rese adeguatamente percorribili le strade interne alla valle, si poneva il problema di rendere più agevoli i collegamenti con l'esterno. Il primo passo fu la strada



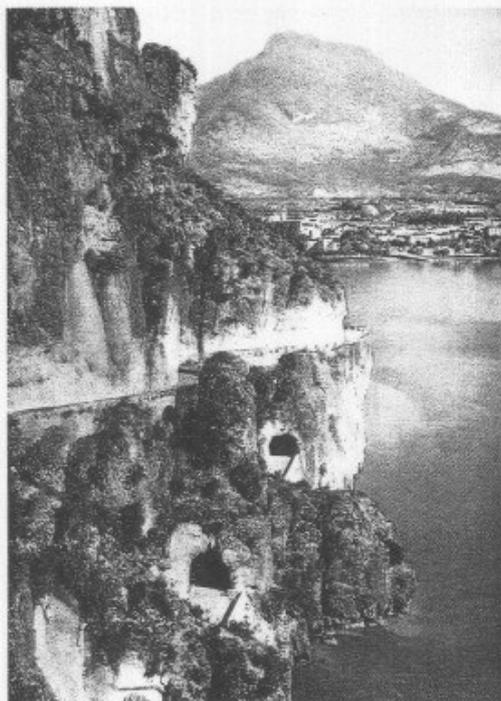
LUCA MOSANER
Docente di Lettere e
Storia

Strada dell'Ampola
inizi '900. Collezione
G.Piva, Molina di
Ledro.

Le tre gallerie della vecchia Ponale nel 1910. Collezione G.Piva, Molina di Ledro.

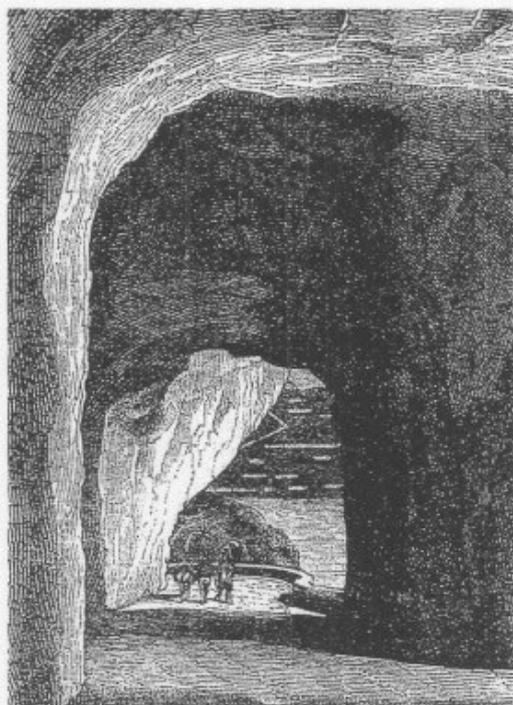
dell'Ampola, che da Tiarno di Sopra proseguiva fino al rifugio dell'Ampola e da lì andava a sboccare a Storo. Si trattava di un percorso stretto, tortuoso, adatto solo ai muli ed in qualche tratto anche piuttosto pericoloso. Il progetto per la ristrutturazione di questa strada venne approvato nel 1842 ed i lavori presero il via l'anno seguente. Le spese sarebbero state indubbiamente notevoli e molti comuni espressero subito le loro difficoltà a far fronte ai pagamenti: alcuni pensarono di ricorrere alla vendita di piante da legna e da carbone, mentre altri, assai più poveri di materie prime, ebbero maggiori problemi e dovettero aumentare le tasse e le imposte. I lavori, conclusi nel 1846, costarono complessivamente circa 55.000 fiorini, ma i pagamenti terminarono solo tre anni dopo, quando, in un modo o nell'altro, ciascun comune trovò i fondi necessari per pagare la quota che gli spettava.

Mancava ancora un altro tassello, il più importante, ma anche il più difficile da realizzare, ossia il tratto che da Ponale portasse direttamente a Riva, da realizzarsi scavando la strada nella roccia, a picco sul lago di Garda. Anche in questa circostanza il principale artefice e sostenitore dell'audace progetto fu Giacomo Cis. A dire il vero, gli inizi non furono incoraggianti: il Capitano Circolare di Rovereto bocciò in un primo tempo la proposta, non da un punto di vista tecnico, ma sotto il profilo economico, sostenendo che l'opera, in quel momento, era sproporzionata alle possibilità finanziarie dei vari comuni. Giacomo Cis, comunque, non si scoraggiò, ma si diede da fare per trovare chi sostenesse la sua idea e potesse aiutarlo a realizzarla. La Deputazione Stradale approvò il progetto nel 1846, anche se i lavori iniziarono solo due anni più tardi; inizialmente procedettero con lentezza, un po' per le difficoltà economiche in cui versava tutta la valle, un po' perché gli eventi bellici del 1848 non risparmiarono neppure il Trentino. Passati questi sconvolgimenti, l'anno seguente ripresero i lavori: la speranza di avere un collegamento diretto con Riva stava per diventare realtà. Ancora una volta, anche da un punto di vista economico, determinante si rivelò la figura di Giacomo Cis, che anticipò personalmente una parte delle spese, visto che alcuni paesi non riuscivano a versare la loro quota nei tempi stabiliti. Furono più di duecento gli operai impegnati ed i lavori procedettero con una certa sollecitudine.



Quando l'impresa stava per essere portata a termine, però, Giacomo Cis, all'età di 69 anni, morì il 3 gennaio 1851 nella sua casa di Riva e non poté, quindi, vedere conclusa l'opera a cui si era dedicato con tanta tenacia e passione. La strada venne terminata qualche mese più tardi e collaudata in settembre. Alla fine venne a costare circa 145.000 fiorini in valuta austriaca, una somma certamente rilevante e notevolmente superiore a quella preventivata; alcuni comuni riuscirono a pagare con fatica la loro quota, in qualche caso saldando il debito solo dopo diversi anni. C'è ancora da dire che la nuova strada, specialmente dopo abbondanti piogge, necessitò sin da subito di interventi di manutenzione, essendo soggetta a frane, smottamenti, caduta di massi e di detriti. Di conseguenza, anche le spese per riparare i danni furono gravose. Nel frattempo, la vecchia strada del Ponale, sempre più malridotta, venne considerata ormai superflua. La nuova strada, invece, consentiva a chi la percorreva di godersi uno stupendo ed incantevole panorama; inoltre, in poco tempo aumentò il numero di visitatori nella valle e così nacquero alberghi, locande ed altre strutture per rendere adeguato il soggiorno a chi sostava nella zona.

A partire dal 1864, dopo ripetute suppli-
che, giunse dalle autorità austriache un contributo che serviva per coprire parte



delle spese di manutenzione ordinaria e straordinaria; la strada, tuttavia, "restava sempre, pur nella sua magnifica posizione, assai pericolosa. Incessantemente doveva essere tenuta sotto controllo e ripulita dalle soventi frane e cadute di massi a cui era sottoposta". Quando tali frane erano di grosse dimensioni, poi, la strada doveva essere chiusa e la valle ripiombava nell'antico isolamento, per combattere il quale la popolazione aveva sopportato disagi per anni, pagato tasse ed imposte gravose, visto che la zona era sostanzialmente povera, con un'economia basata sullo sfruttamento dei boschi e sulla pastorizia.

Ed ora qualche altra tappa nella storia secolare di questa strada: le prime automobili cominciarono a transitare già dal 1891; col passare dei decenni aumentò anche il numero delle gallerie: il progetto originario ne aveva due, ma in corso d'opera il numero era passato a tre. Una quarta galleria venne costruita nel 1923, altre due furono aperte fra il 1949 ed il 1951, mentre la settima ed ultima è del 1952.

Il resto è storia recente, o quasi: il problema delle frane e dei conseguenti rischi per coloro i quali percorrevano la strada del Ponale era costantemente presente. Se ne rese conto, verso la metà degli anni Settanta, Agnese Rosa, sindaco di Molina di Ledro, a cui si deve il merito di aver reso più sicura e rapida la via di comunicazione



Traforo del monte lungo il Garda e La via nella Valle di Ledro, in due antiche stampe fine '800. Collezione Oliari, Tiarno di Sopra.

con Riva; la strada venne chiusa nel 1979, visti i rischi sempre maggiori, anche se ciò causò notevoli disagi alla popolazione. Solo tre anni più tardi iniziarono con decisione i lavori per costruire il tunnel del Ponale, della lunghezza di cinque chilometri; la costruzione venne completata solo nel 1989 e consentì di collegare Biacesa con la valle del Sarca.

Da allora, dopo 138 anni di vita, la strada del Ponale è stata chiusa al traffico ed il suo destino, fino a poco tempo fa, appariva alquanto incerto. Vi sono stati progetti per tentare di valorizzare questa via di comunicazione, ma nessuno si era concretizzato, mentre altre frane, alcune di notevoli proporzioni, anche in tempi recenti avevano contribuito "ad allontanare sempre più le idee di possibile recupero dell'antica arteria". Invece, nello scorso mese di agosto è andata a buon fine la proposta di trasformare la vecchia strada del Ponale in sentiero alpino e di affidare ad un apposito Comitato, intitolato alla memoria di Giacomo Cis, il "controllo e la manutenzione del tracciato". ●

Bibliografia:

D. MUSSI, *Dall'Ampola al Ponale*, Cassa Rurale di Ledro e Unione Comuni Valle di Ledro.

U.C.T.
N. 327
MAR 2003