

PASUBIO Per saperne di più...

La Strada degli Eroi e la zona sacra del Pasubio

La Strada degli Eroi è un tratto di strada carrabile costruita in seguito alla Prima Guerra Mondiale per dotare la zona sommitale del monte, zona Sacra alla Patria per decreto del 1922, di una via d'accesso sicura. La strada degli Eroi vera e propria è lunga circa 3 chilometri e collega la Galleria d'Havet al Rifugio Achille Papa alle Porte del Pasubio, e lungo la quale si trovano le targhe celebrative con i nomi dei dodici eroi. Oggi con il termine di Strada degli Eroi ci si riferisce all'intera rotabile della Val Fieno, che sale dal Pian delle Fugazze (1162 m), al confine fra la provincia di Vicenza e di Trento fino al Rifugio Papa (1928 m). La strada, chiusa al traffico è lunga nella sua interezza 10,6 chilometri, segnati da pietre miliari che ogni chilometro danno la distanza dall'inizio.

www.terre-alte.blogspot.it



Pasubio, camminamento gen. Gherzi e selletta del comando

Chiunque cammini sul Pasubio si renderà conto di visitare un grande museo a cielo aperto: "zona sacra" il Pasubio lo diventò a seguito di un Regio Decreto Legge del 29 ottobre 1922, privilegio condiviso con sole altre tre zone del fronte di guerra e cioè con il massiccio del Monte Grappa, il Monte San Michele e il Monte Sabotino, gli ultimi due in provincia di Gorizia. Al lettore attento non sfuggirà una certa coincidenza di date, forse casuale ma comunque significativa: solo il giorno prima si era svolta la "marcia su Roma" e il Decreto Legge si poneva davvero in sintonia con la monumentalizzazione e la sacralizzazione della Grande Guerra promossa poi in grande stile dal Regime fascista.

Meritano di essere segnalati recenti lavori di ripristino nella zona sommitale del massiccio del Pasubio: pannelli esplicativi sono stati posti in prossimità dei luoghi più rilevanti della "zona sacra". In questo modo chiunque potrà farsi un'idea su cosa avvenne alla "Selletta dei due denti" quando scoppiò la grande mina austriaca, conoscere il sistema di gallerie tra il Dente italiano e la Cima Palon, avere informazioni sul tenente Salvatore Damaggio (a cui è dedicata la selletta tra il Dente Italiano e la Cima Palon) che il 2 luglio 1916 guidò una disperata e vittoriosa resistenza contro le truppe austriache ormai sul punto di sfondare: nello stesso giorno di ogni anno l'episodio è ricordato con una celebrazione.

Sulla sommità della Cima Palon, massima elevazione del gruppo con i suoi 2232 metri di quota, sono stati posti dei nuovi pannelli indicatori verso tutte le maggiori cime visibili dalla zona (e sono davvero tante.....senza dimenticare gli ampi panorami sulla pianura veneta che nei giorni più limpidi arrivano fino alla laguna di Venezia!): i pannelli circondano il vecchio e storico cippo in cemento che ha la medesima funzione.

Lavori di pulizia e di ripristino sono stati condotti sul "Camminamento generale Gherzi" che dalla Selletta Damaggio scende in direzione della Chiesetta. Il comandante generale Giovanni Gherzi assunse la guida del settore del Pasubio nel luglio del 1917. Il camminamento fu ideato per collegare il Dente Italiano con il cosiddetto "Costone delle Bombarde" e con la Selletta del Comando di quota 2081. Il corridoio fu scavato nella roccia e in alcune parti rinforzato con legni e muretti a secco e permetteva di attraversare tutto il campo di battaglia da ovest ad est. Lungo il "Camminamento" si trova una "targa ricordo", in cemento e con semplici decorazioni, posta dalla 171° compagnia zappatori del Genio, autrice dell'opera assieme ad altri soldati di fanteria.

Poco più avanti, dopo aver sorpassato la Chiesetta, si trova la "Selletta del Comando", depressione che separa il costone orientale della Cima Palon dal Corno del Pasubio. È in questo punto che gli austriaci quasi riuscirono a sfondare la "prima linea" italiana: un puntuale pannello esplicativo spiega in maniera esauriente episodi bellici e significato strategico delle opere militari; sono visitabili la caverna, coperta in cemento armato, che ospitava il comando di settore e pochi metri più avanti il tratto di trincea di prima linea che proveniva dalla Cima Palon e proseguiva per il Corno del Pasubio, il Nido d'Aquila, il Passo dell'Ometto, il Passo degli Alberghetti e la Punta delle Lucche.

Chiunque visiti il Pasubio sa di essere in una "zona sacra"; e questo al di là dei discorsi e delle retoriche ufficiali. Tutto ricorda che qui morirono ammazzati (dal "nemico", dalle valanghe, dal freddo, da chi in guerra ce li mandò) centinaia di ragazzi provenienti da ogni angolo d'Italia e dell'ex impero austro-ungarico: e non sempre i loro corpi hanno avuto degna sepoltura, dato che le ossa di molti sono rimaste per sempre sotto le pietre lanciate in aria dalle mine.

I recenti lavori svolti sulla zona sommitale del Pasubio permettono anche ai "non addetti ai lavori" una chiara e corretta comprensione degli eventi che un secolo fa hanno segnato questa montagna.

Sacrario del Pasubio

Il Sacrario del Pasubio è raggiungibile da Rovereto percorrendo in tutta la sua lunghezza la Vallarsa. Giunti al Pian delle Fugazze (25 km circa) s'imbocca sulla destra l'ex strada statale 46 e in un paio di km si guadagna il Colle di Bellavista, sede dell'Ossario-sacello. Il Colle di Bellavista si trova a 1265 metri di quota, domina la vallata del Leogra e fa già parte della provincia di Vicenza. Il massiccio del Pasubio è una delle montagne "sacre" della Grande Guerra italiana: i suoi rilievi e i suoi "denti" superano però i 2000 metri di quota e si



decise quindi, fin da subito, di far sorgere l'Ossario in una zona più agevole da raggiungere e maggiormente attrezzata per ospitare le annuali commemorazioni, che generalmente si tengono la prima domenica di luglio. Nel dicembre 1918 il Comandante della Prima Armata, Generale Guglielmo Pecori Giraldi, promosse la costituzione di un Comitato Vicentino per il Sacello-Ossario del Pasubio. I lavori iniziarono nel 1920 sul Colle di Bellavista sul terreno offerto dal Comune di Valli del Pasubio. Eretto dall'architetto Ferruccio Chemello, fu concluso nel 1926 con un costo di L. 900.000. L'ossario, visibile anche da grande distanza, è preceduto da un vasto piazzale ove sono collocati vari pezzi d'artiglieria: si tratta di una pregevole costruzione di gusto razionalista, un vero e proprio "faro" alto 35 metri e costituito da due parti: l'ossario vero e proprio e il sacello.

Dal basamento della torre si accede all'ossario attraverso una porticina di ferro battuto: qui si trova una cripta centrale ove sono raccolti i resti di soldati decorati al valore militare e ove è tumulata la salma del generale della Prima Armata Guglielmo Pecori Giraldi, deceduto nel 1941. Attorno alla cripta centrale vi sono due stretti corridoi concentrici, disposti su due piani e contenenti i loculi in cui riposano i resti di 5.146 caduti italiani e 40 austro-ungarici, noti e ignoti. Nel corridoio superiore i loculi sono rivestiti da una lastra di vetro istoriata con marmo che lascia intravedere le ossa dei caduti ignoti. Nella parte posteriore della torre si trova il sacello, a cui si accede salendo una breve scalinata: nel piano inferiore della cappella si trovano un altare e una statua della Vergine: le pareti sono decorate da affreschi eseguiti dall'artista toscano Tito Chini (1898-1947) e da vetrate artistiche dell'Antica Fornace di Borgo San Lorenzo. Una targa ricorda che le opere sono state restaurate negli anni Novanta del secolo scorso con il determinante contributo della Fondazione Cassa di Risparmio di Verona, Vicenza, Belluno e Ancona, con il concorso dell'Amministrazione Provinciale di Vicenza e dell'associazione provinciale dei Bersaglieri. Un'irta scala porta nella parte superiore della torre: sulle pareti si leggono i nomi di tante montagne teatro di sanguinosi scontri e si apprezzano numerosi e pregevoli affreschi.

Da ricordare infine che la zona sacra del Colle di Bellavista, oltre a contenere la monumentale torre con l'ossario-sacello, ospita in un vicino edificio il Museo della Prima Armata, riallestito e quindi inaugurato nel 2005. Il museo è costituito da quattro sale e offre un percorso ricco ed articolato, con affascinanti ambientazioni e una sala multimediale. Oggetti e pannelli esplicativi "raccontano" gli avvenimenti, le persone, gli equipaggiamenti e le armi che hanno reso "quella" guerra la Grande Guerra: attenzione particolare è dedicata al fronte della Prima Armata e quindi al settore del Pasubio.

L'ossario è aperto tutti i giorni, dal 16 maggio al 30 settembre, in orario 9-12.30 e 14-18; nei restanti mesi apre solo nei fine settimana e nelle festività con orario 9-12 e 14-17.

Museo della Prima Armata

Accanto al piazzale del Sacrario del Pasubio è stato allestito un interessante museo dedicato alla Prima Armata e alle vicende accadute in questi territori. Nelle sale si mescolano reperti bellici recuperati tra le rocce del Massiccio, ricostruzioni e modelli supportati dalla tecnologia multimediale odierna ed un percorso che invita il visitatore a ricordare non solo chi ha combattuto la Grande Guerra, ma anche uomini e donne civili che sono state coinvolti loro malgrado nel conflitto.

La prima sala, definita "Sala degli Eroi", è proprio dedicata a queste figure mentre la seconda si focalizza sulle diverse ambientazioni della vita sul fronte. Sono state ricostruite una trincea di montagna e la baracca di comando ad alta quota. Accanto a queste sono visibili anche delle sezioni dedicate alle novità tecnologiche nel settore delle armi ed al trasporto di viveri e materiali con l'utilizzo dei muli. Infine, l'ultima sala è nata con la collaborazione dell'Università di Padova che ha creato un sistema interattivo che permette, attraverso l'utilizzo di un computer, di "animare" un plastico che riporta i 30 siti di guerra sul Pasubio. Da qui è possibile vedere, su un maxi-schermo, foto, notizie storiche, filmati d'epoca e informazioni escursionistiche per la visita sul Pasubio dei luoghi rappresentati.

www.trentinograndeguerra.it

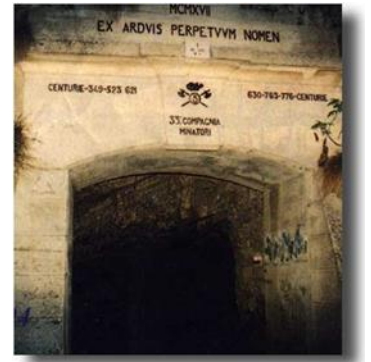


Storia del Pasubio e della strada delle 52 gallerie.

Dopo l'offensiva 1916, le posizioni erano attestate sul versante sinistro della valle del Posina e con le loro batterie, poste sul Maio, Toraro, Selluggio, potevano controllare e interdire ogni movimento che avveniva sulla Strada degli Scarubbi, unica via rotabile d'accesso alla sommità del Monte Pasubio. Anche se la strada era coperta da graticci e fascinate per mascherarla all'osservazione avversaria, il transito doveva avvenire per la maggior parte di notte, a fari spenti, con grave rischio sia per i conducenti sia per i carichi. La strada inoltre da novembre a maggio era impraticabile per la neve e per le valanghe. L'idea di realizzare una nuova strada che da Bocchetta Campiglia salisse a Fontana d'Oro (l'antica Hornbrun-Fonte del Corno alludendo al vicino Campanile) e che quindi si collegasse alle mulattiere della parte sommitale del Pasubio, fu del Capitano Leopoldo Motti del 5o Reggimento Genio, comandato allora dal colonnello Brig. D'Havet. Al Tenente di complemento, ing. Giuseppe Zappa, della 33a Compagnia Minatori che stazionava per lavori nella zona di Monte Alba, fu dato incarico di studiare e realizzare un tracciato che avesse tre finalità: consentire transito di militari e salmerie in qualsiasi stagione e con qualsiasi tempo, rimanendo costantemente al coperto dal tiro avversario e in condizioni di sicurezza; costituire un anello di collegamento con la rete viaria, formata da mulattiere, di servizio al Pasubio (la Strada degli Eroi e la Galleria D'Havet sono state costruite nel 1938); costituire infine un sistema difensivo ad oltranza sulla linea Pasubio-Alba-Novegno, nonché un collegamento tra i settori Pasubio-Posina. Il Tenente Zappa agli inizi di marzo del 1917 inviò una prima aliquota di ufficiali e militari per studiare e preparare il terreno ed alla metà dello stesso mese trasferì a Bocchetta Campiglia tutta la Compagnia. Non esistevano rilievi della zona e tantomeno cartografie che potessero dare una base di partenza per lo studio del tracciato. In quel periodo, alla fine di un terribile inverno, gli ufficiali addetti al rilievo si trovarono avanti un paesaggio roccioso, impervio, ancora fortemente innevato, dove probabilmente nessun essere umano aveva mai messo piede. Il percorso possibile veniva quindi individuato mediante ricognizioni dirette e rilievi fotografici che

venivano poi discussi e valutati dagli Ufficiali della Compagnia.

Man mano che i lavori avanzavano, venivano realizzati tratti di teleferiche per il trasporto dei materiali. Alle stazioni di arrivo, sempre più lontane dal campo base di Bocchetta Campiglia, venivano allestiti dei baraccamenti per il ricovero dei militari evitando così i tempi morti di percorrenza di andata e ritorno. L'obiettivo era quello di raggiungere per il mese di luglio il Passo di Val Fontana d'Oro e per accelerare i tempi di realizzazione vennero aggiunte alla 33a Compagnia anche delle Centurie di territoriali (operai militarizzati). Verso la fine di aprile, il tenente Zappa fu trasferito alla Direzione Aeronautica di Torino e al suo posto arrivò il Capitano in servizio permanente effettivo, ing. Corrado Picone, originario di Napoli. Il nuovo comandante si rese conto della grandezza dell'opera che si andava concretizzando e diede nuovo impulso, con vivo entusiasmo, ai lavori. Aumentò il numero delle centurie, portandolo a sei, trasferì il Comando di Compagnia presso la Bella Laita, ormai raggiunta definitivamente, istituì turni di lavoro per operare 24 ore su 24 e, non ultimo, migliorò il vitto.



Con questo sforzo si poté avere un avanzamento di ben 6 metri lineari nelle ventiquattr'ore. L'avanzamento veniva effettuato mediante mine sia in galleria che a mezza costa e nel momento di maggior intensità operativa lavoravano contemporaneamente più di 40 perforatori pneumatici che utilizzavano l'aria compressa prodotta dalla centrale di Malga Buse. Gli scavi in galleria venivano iniziati da più punti per velocizzare l'avanzamento; la 19a galleria, la più lunga e difficile per le sue spirali, venne attaccata da ben 10 punti su livelli diversi.

Alla fine di Luglio la strada era completata fino alla Bella Laita e con un sentiero era stata raggiunta anche Val Fontana d'Oro. A Settembre la strada era arrivata in Val Camozzara dove, per superarla, era stato costruito un poderoso muro in pietra legata con malta di cemento di circa 400 metri cubi e una difesa da valanghe in ferro e legname. A novembre veniva raggiunta la Val Fontana d'Oro e a Dicembre la strada sbucava, con l'ultima galleria, a porte di Pasubio. Sempre nel Dicembre dello stesso anno la Compagnia, che ormai aveva quasi terminato il suo compito (mancavano solo poche giornate di lavoro per il completamento definitivo), venne trasferita in Val Chiampo per creare interruzioni stradali nel quadro delle difese dopo l'arretramento al Piave seguito ai fatti di Caporetto.

Agli inizi del 1918 il Re Vittorio Emanuele III ed il Re Alberto del Belgio, in visita la fronte, percorsero la strada delle gallerie e rimasero entusiasti. Vennero distribuiti quindi premi e riconoscimenti ai militari che in quel momento operavano sulla strada i quali erano solamente i consegnatari dell'opera e non gli esecutori.

La strada, iniziata in pieno inverno con una ventina di soldati, risultò alla fine una grandiosa opera: 6.300 metri di lunghezza dei quali ben 2.800 metri in galleria e i restanti quasi tutti scavati a mezza costa in roccia. Le gallerie, inizialmente cinquanta aumentate poi di due per motivi di sicurezza, avevano le dimensioni minime di metri 2,20 X 2,20 ed erano illuminate elettricamente. Il percorso esterno era protetto da corrimano in ferro e nei punti più pericolosi erano state realizzate delle strutture per la difesa dalla caduta di sassi e di valanghe. Numerosi punti di manutenzione erano distribuiti lungo il tracciato dove stazionavano cinque o sei militari alloggiati in baracche con materiali e attrezzi. Un punto d'interruzione fu eseguito tra la 18a e la 19a galleria con ben cinque fornelli da mina e un altro fu eseguito dopo la Val Camozzara. Durante l'esecuzione dei lavori, la montagna prese le sue vittime: 4 soldati precipitarono nei burroni, altri rimasero più o meno gravemente feriti.

Terminata la guerra, la strada fu abbandonata. I recuperanti tolsero tutte le parti metalliche e la natura fece il resto. Nel 1961 una squadra del genio militare provvide a sistemare la strada ormai in rovina. Altri piccoli interventi vennero effettuati agli inizi degli anni Settanta. Alla fine degli anni Ottanta la strada era in pessime condizioni.

Nel 1989 la Comunità Montana, Leogra-Timonchio organizzò un grande cantiere per la sistemazione dell'opera. In quattro giorni, il 17, 18, 24 e 25 giugno, quasi 1.200 persone tra Alpini dell'ANA, soci del Club Alpino italiano, del Gruppo Amici della Montagna e di altre associazioni locali, lavorarono alacremente, operando un vero miracolo: al termine delle quattro giornate di lavoro, infatti, la strada era sistemata e percorribile. Da allora ogni anno, vengono effettuati interventi di manutenzione, all'inizio della buona stagione, da parte dell'ANA e delle altre associazioni locali, coordinate dalla Comunità Montana. Nel 1992 fu riaperta anche la 43a galleria, franata ancora negli anni venti, e nel settembre dello stesso anno venne inaugurata alla presenza dell'avvocato Gino Scaroni di Breganze (classe 1897), ultimo Ufficiale della 33a Compagnia, tuttora vivente.

www.spazioinwind.libero.it/sentieripasubio

Approfondimento storico (tratto da "il bello del Veneto" di Carlo Bettanin) Dal mensile AVIS