

La strada del Grappa e del Pasubio

Sulla vetta del monte Luigi Cadorna sostò a lungo pensoso. D'un tratto gli ufficiali che gli stavano attorno lo sentirono dire al colonnello del Fabbro, come alla fine di un duro ragionamento interiore: "Stia bene attento, colonnello il GRAPPA deve riuscire imprendibile. Deve essere fortissimo da ogni parte, non soltanto verso occidente. Anzi, metta la maggior cura nel rinforzare più che può la fronte rivolta a nord. Perché se dovesse avvenire qualche disgrazia sull'ISONZO, io qui verrò a piantarmi...". Poi, continuando fra lo stupore degli astanti: "Guardi bene. Laggiù l'Altopiano di ASIAGO e le MELETTE; qui il GRAPPA; a destra il Monte TOMBA e il MONFENERA; poi il MONTELLO e la PIAVE* . Le ripeto, in caso di disgrazia, questa è la linea che occuperemo".



Poi fece un gesto risoluto, come per scacciare il destino. E il velo che si era squarciato sull'avvenire, senza che nessuno lo sapesse ricadde.

* Era sempre stato la Piave (vedi la Piave vecchia) poi Carducci lo chiamò "mascolinamente" il Piave e così anche la canzone, ma Cadorna era ancora della vecchia scuola

-Benedeti, i va sul Grapa!-

dicevano le donne, vedendo passare i soldati



Fin dal settembre del '16 il generale Cadorna, allora Capo di S.M. dell'esercito, aveva intuito la necessità di armare a difesa il massiccio del Grappa; con una matita aveva tracciato su una carta topografica il segno di una strada dalla pianura alla cima del monte, affidando al colonnello Dal Fabbro, comandante del genio delle truppe degli Altipiani, il compito di dar attuazione al disegno. In origine essa doveva servire all'armamento del settore occidentale del massiccio. L'offensiva austriaca del maggio '916 era riuscita ad incuneare nel nostro fronte alcune punte, il Cengio, il Prià Fora, Pasubio e Zugna e di conseguenza si pensava che il pericolo venisse da lì. Grappa e altipiano si guardano per un buon tratto attraverso l'incisione del Canale di Brenta, di cui formano le spalliere. Il 7 ottobre 1917 il generale Cadorna poteva percorrerla in automobile sino quasi alla vetta del monte. La rotabile partiva da Romano Alto (m. 169) per Campo di Solagna, valle di S. Lorenzo, Coston, Meda raggiungendo la vetta (Grappa m.1776) dopo 32 km. di sviluppo. Giunta dal piano a Col Campeggia e all'osteria del Campo, la grande strada carrozzabile, scrive Angelo Gatti, si biforcava: e un ramo saliva alla vetta, mentre l'altro, per Col del Gallo, Col Rainero, Col Caprile, Col della Berretta giungeva a Col Bonato. La strada era comoda, con pochissimi tratti che superassero la pendenza del 7%: la diramazione di Col Bonato era larga tre metri: il collegamento stradale fra le posizioni occidentali del Grappa era così comodamente ottenuto. Fu

chiamata dalle popolazioni della zona la strada Cadorna. Non dovevano trascorrere 45 giorni che una notizia si propagava, fulminea in tutto il paese. Le nostre armate “ripiegavano”: Cividale, Udine, Tagliamento, Sacile, Livenza, Piave. Il Grappa si rivelò allora fulmineamente. La battaglia, la prima del Grappa, ebbe inizio il 21 novembre 1917 : ma da tre settimane il monte ne respirava l’atmosfera sulle propaggini orientali.

LA BATTAGLIA D'ARRESTO dal 14 al 26 novembre e dall'11 al 21 dicembre 1917

Quando si parla di “Strada Cadorna del Grappa” non la si deve confondere con la “Linea Cadorna” che fu tutt’altra cosa. La linea Cadorna, nel più grande complesso delle fortificazioni dell’arco alpino, riguardava il confine con la Svizzera (e con La Francia), sia perché temevano un loro attacco al polo industriale di Milano che una invasione tedesca passante su paese neutrale (vedi Belgio e Olanda per quello che era già successo). Bastava informarsi presso l’esercito svizzero, la sua capacità di arresto e una eventuale collaborazione per evitare spese che più inutili non furono. Poi la Svizzera orograficamente non era il Belgio e l’Olanda e gli svizzeri tedeschi non sono quelli Germanici. Gli svizzeri erano anni che non facevano guerre, ma non per questo erano degli sprovveduti o non conoscevano l’arte della guerra che avevano praticato per secoli come mercenari. Non le facevano a casa loro (fino ad un certo punto) perché andavano a farle a casa degli altri (poi le fecero anche a casa loro come guerre di religione). La linea Cadorna vera e propria venne realizzata prima del 1915 (su studi e su opere già in essere a volte da decenni come con la Francia) e consisteva in forti in caverna, strade, mulattiere il tutto armato con cannoni, obici e mortai. La linea presidiata da reparti della V armata, per la parte che aveva di interesse strategico nella Lombardia all’intersezione dei confini Austro-Svizzeri, divenne settore autonomo con poche compagnie di artiglieria da fortezza e fanteria composta da riservisti, cavalleria appiedata e guardie di Finanza. Inutile dire che fu spesa una fortuna e si tennero inattive bocche da fuoco che dopo Caporetto, smontate, sarebbero tornate utili. <http://www.viagginellastoria.it/lincad/linea.htm>

Attinente alla linea era una località strategica, già storica (Garibaldi ma non solo) che però stava dall’altra parte, perché le linee di difesa non le facevamo solo noi. E’ questa la Rocca D’Anfo (Brescia) che segnaliamo a fianco, comunque marginale al teatro qui descritto: <http://www.comune.anfo.bs.it/?q=node/108> - visita la rocca d’Anfo <http://www.coccaphoto.com/viaggi-e-reportage/fortezza-rocca-d-anfo/>

Dopo una massiccia e violenta preparazione di artiglieria, il 14 novembre gli Austroungarici attaccano in forze le nostre nuove linee avanzate, tra Cismon e Piave; la lotta diventa sempre più aspra e accanita ed il nemico fa ricorso a tutti i mezzi di distruzione in suo possesso. Dal 16 novembre vengono via via coinvolti il M. Tomatico, il M. Roncone e il Prasolan; poi, dal 20 novembre, le quote ed i costoni che convergono a raggiera su Cima Grappa: Col Caprile, M. Pertica, M. Fontanasecca, Col della Beretta, M. Salarolo, M. Spinoncia e M. Tomba. Per più volte il nemico viene respinto, ma ripetè gli attacchi accanitamente, con forze sempre maggiori.

La strada Cadorna cominciò a lavorare negli ultimi giorni di ottobre. *Mentre centurie di territoriali, scaglionate lungo i suoi 32 chilometri, ne correggevano febbrilmente il tracciato e ne rinforzavano le opere, processioni di autocarri salivano su coi primi battaglioni. Poi fu la volta delle artiglierie, dei servizi, dei rifornimenti : una intera armata doveva passare di là: e passò. Ma che giorni! La povera strada non aveva un attimo di riposo: di e notte era sotto, tormentata dalle ruote degli autocarri, graffiata dalle zampe dei cavalli, addentata dai cingoli delle trattrici. I territoriali dovevano correre or qua or là con badili e picconi a gettar breccia sulle piaghe, a smussare sporgenze di roccia che impacciavano le manovre, a puntellare scarpate pericolanti. di notte, dalla pianura, essa appariva tutta una luminaria, come se vi salisse una fiaccolata per una gran sagra, l’indomani, intorno alla Madonnina.* Il Piave o la Piave come diceva Cadorna segnava per un lungo tratto il confine orientale. Era inverno, il fiume era in piena. In pianura le possibilità di attraversarlo erano minime e estremamente pericolose, non restava che tentare in mezzo alle montagne dove il suo corso era più stretto e meno impetuoso a monte di tanti affluenti che ne avevano fatto un mare in movimento. Da Col Caprile al Monfenera s’erano schierati due Corpi d’Armata : il XVIII comandato dal generale Tettoni e il IX comandato dal generale Ruggeri Laderchi. Il nemico tentò dapprima di sboccare in pianura verso il Piave attraverso il Monte Tomba e il Monfenera: energicamente trattenuto dal IX Corpo e dall’artiglieria francese appena giunta. Fallito così il tentativo dalla parte del Piave, lo sforzo avversario si concentrò contro il massiccio del Grappa, e più specialmente contro la parte occidentale di quello, dove la zona d’attacco si presentava meno ardua, e dove le alture che ne costituiscono il sistema tattico (Col della Beretta, Col del Miglio, Monte Asolone, Cima Grappa) una volta espugnate avrebbero fatto crollare tutto l’impianto difensivo e aperto lo sbocco in Pianura alle spalle della linea del Piave. Il 21 novembre, mentre reparti

nemici guadagnavano qualche centinaio di metri in Val Brenta, dense colonne, attaccavano monte Pertica e Col della Berretta, riuscendo a mantenersi sulla cresta del primo (saranno cacciati solo l'anno dopo nell'ottobre del 1918).

La Rocca d'Anfo è un complesso fortificato la cui fondazione risale a prima del 1400,



ampliato dalla Serenissima tra il 1450 e il 1490 e riorganizzato da Napoleone ai primi dell'800 sino a coprire gli attuali 50 ha di estensione. E' situata in Val Sabbia sul lago d'Idro per sbarrare il passo a chi venisse da sud verso le terre dell'allora Principato vescovile di Trento collegata ad altre fortificazioni minori come osservatori e postazioni d'artiglieria. Edificata sul pendio del monte Censo la Rocca fu rimaneggiata più volte fino agli anni prebellici (1913/5). Lo scoppio della guerra (noi entrammo un anno dopo) non ci distolse dal pianificare la sua eventuale occupazione che scattò inevitabilmente il 24 maggio 1915. La cosa non destò particolari problemi, perché il fronte era "naturalmente" arretrato su postazioni ritenute più difendibili. Le postazioni fisse, come la Rocca d'Anfo attive da decenni si dimostrarono nella prima settimana di guerra molto vulnerabili e vennero ovunque abbandonate dopo cannoneggiamenti furiosi. La Rocca d'Anfo, da quel momento, servì soprattutto come punto d'appoggio logistico situato in posizione strategica e come deposito di munizioni e di esplosivi. La notte del 13 giugno 1917 all'interno della Rocca d'Anfo scoppiò un pauroso incendio ed i soldati del presidio avvertirono subito gli abitanti del vicino paese facendoli sfollare. Anche dopo la disfatta di Caporetto (2/11/1917) le posizioni sul fronte valsabbino non cambiarono.

LE STRADE MILITARI

Spesso spacciate per civili vennero pian piano colmando una lacuna sui confini orientali, ma non solo, nel solco prima della tradizione Romana poi di quella Napoleonica, che voleva rotabili grandi per le sue armate sempre dirette verso l'Austria. Nel capitolo sulla rotta di Caporetto in Carnia vedremo la strada degli Alpini, Carrareccia alpina, mentre sappiamo già dalle parole di Mussolini (qui in trincea nel '16) di una strada in Val Dogna. "Diario di guerra 1915-1917" alla data del 1°Maggio (1916) . *"Sveglia all'alba. Prendiamo la strada del Canal Dogna. Una strada carrozzabile, bellissima, creata*

Anni dopo nella valle parallela a Dogna o fra la Val Dogna e la Val Resia di un'altra strada che dati acquisiti i confini sul crinale del Canin cercava di rimediare alla scarsa viabilità di quella parte d'Italia interessata solo in Val Canale (Tarvisio) di una ferrovia per il collegamento con Vienna e con la Slovenia attraverso la val Fusine.

La nuova strada di Sella Nevea (Val Raccolana-Rio del Lago Predil).

Proseguono i lavori per la costruzione di un tronco della nuova arteria stradale di Sella Nevea. Il

ex-novo. Prima non esisteva che una primitiva mulattiera, Il lavoro è stato iniziato dalla 4a compagnia del 5° Genio minatori, è stato proseguito e ultimato dalla Territoriale e da squadre di operai. Questa strada è un lavoro che dovrebbe essere visto da quanti negano a noi latini, ogni capacità di organizzazione e di tenacia. Questa strada che domani costituirà una ottima via commerciale fra Dogna e Touvin, rappresenta il non plus ultra della modernità. Ad ogni svolta ci sono le cantoniere vigilate dalle sentinelle; gallerie, scavate nella roccia, offrirebbero un riparo alla truppa in caso di bombardamento della valle; ci sono delle fontane a zampillo per bere; una teleferica che abbrevia il tratto cosiddetto delle « rampe ». Dopo 7 chilometri di cammino, giunti a quota 900-1000, ci fermiamo. Qui le montagne sono più scoscese di quelle che abbiamo lasciato. Abbiamo di fronte la vera parete del Montasio, la cui cima tocca i 2754 metri ed è incappucciata di bianco"

progetto della strada compilato dalla Sezione del Genio Civile di Tolmezzo, comprende l'allacciamento del Canal del Ferro, attraverso la Val Raccolana, alla conca di Raibl (Predil). L'anno scorso, nel tratto da Chiusaforte a Ponte Vualt da l'Aghe, furono eseguiti importanti lavori di riparazione con correzioni di tracciato, ma da questo punto a Sella Nevea, la strada attuale, sia per le malagevoli caratteristiche (tracciato, forti pendenze e tornanti stretti ed impraticabili), sia per la falda franosa, non può essere riparata come esigerebbe l'importanza del suo traffico. Per questo l'Ufficio del Genio Civile di Tolmezzo ha proceduto allo studio di un nuovo tracciato che, appunto per le condizioni franose della falda, si svolge sulla falda destra, anzichè sulla sinistra del torrente Raccolana dove corre l'attuale strada.

La nuova strada avrà una pendenza dell'8 %, che nei tornanti, del raggio minimo di metri 12, si ridurrà al 3,5 %. La larghezza sarà di metri 6. E' prevista la costruzione di tre gallerie nei tornanti e di una nell'attraversamento delle rocce che chiudono la testata di Val Raccolana. Quest'ultimo manufatto sarà compreso nella costruzione dell'ultimo tronco. La strada in parola fa parte del progetto generale della costruzione dell'arteria che dovrà congiungere la Val Raccolana con la conca di Tarvisio e che precisamente attraverso Sella Nevea si congiungerà allo stradale del Predil, in vicinanza del lago di Raibl, permettendo così l'abbreviazione del percorso, da Chiusaforte al passo del Predil, di 11 km e di circa 4 km per raggiungere Tarvisio. Il progetto prevede, oltre alla riparazione dei primi 14 km, la costruzione complessiva di altri 14 km di strada, con numerose opere d'arte: ponti, gallerie, ecc., specialmente nel tratto costeggiante il Rio del Lago. La spesa totale ammonterà a 6 milioni e 500 mila lire. Il tratto in esecuzione è quello che presenta maggiori difficoltà, ma è di particolare interesse turistico svolgendosi in località molto pittoresca, attraverso il vecchio confine, e consentendo di raggiungere in breve tempo località adatte per sports invernali e per scalate alpinistiche !! (l'attuale comprensorio di Sella Nevea e del Canin).