



IL PERCORSO DELLE TRINCEE



La Valle d'Intelvi, così vicina alla metropoli milanese, rappresenta una meta molto comoda per conoscere un grande patrimonio storico, culturale, paesaggistico.

Particolarmente interessanti sono le opere di fortificazione realizzate in Valle d'Intelvi durante la Prima Guerra Mondiale, nell'ambito della "Occupazione Avanzata Frontiera Nord" (O.A.F.N.), conosciuta anche come "Linea Cadorna".

Le opere - trincee, camminamenti, osservatori, postazioni per artiglieria - costruite tutte in pietra sono ancora lì a testimoniare, oltre che un doloroso periodo storico, anche la perizia costruttiva delle maestranze, degne eredi di quei Magistri Comacini che portarono in tutta Europa il nome della Valle d'Intelvi.

Un tratto particolarmente suggestivo di quelle fortificazioni si trova all'interno della Foresta "Monte Generoso", di proprietà della Regione Lombardia e gestita dall'ERSAF, che ne ha curato il ripristino. Ecco dunque il significato di un "Percorso delle trincee": recuperare dei manufatti per recuperare la memoria. Per portare rispetto sia a quegli abili costruttori, sia ai Caduti di quella sanguinosa guerra, troppo numerosi anche in Valle d'Intelvi.

La foresta è situata sul versante settentrionale del Monte Generoso, massiccio delle Prealpi Calcaree Lombarde, comprendendo i bacini della Valle dell'Inferno e della Valle di Gotta: i due valloni hanno versanti molto ripidi e boscosi che rendono il paesaggio severo, ma allo stesso modo affascinante. Nell'ultimo secolo tutta l'area ha subito profonde modificazioni dovute all'abbandono dell'attività pastorale, passando da un territorio aperto con pascoli e rare piante maestose di faggio (meriggi) ad un bosco chiuso di latifoglie e conifere non autoctone. Degli antichi alpeggi rimane una piccola porzione all'Alpe Gotta, mentre è ancora possibile ammirare alcuni faggi monumentali, il "Faggio di bait" e il famoso "Faggio di parol" sulla cui corteccia gli sfrusatori (contrabbandieri) lasciavano segnali in codice.

Interessante la presenza faunistica: camminando lungo la fitta rete di sentieri della foresta, è facile imbattersi nei camosci o in piccoli branchi di cervi. Più rari, ma presenti, il capriolo e il cinghiale.





Le trincee, un patrimonio da salvare

L'insieme di queste opere costituiscono un raro esempio di "struttura fortificata" contemporanea, estremamente interessante, sia sotto il profilo architettonico che costruttivo, ammirevole in particolare dal punto di vista ambientale non avendo minimamente alterato il paesaggio.

Questo risultato, ovviamente dettato da ragioni di mimetizzazione militare, è stato possibile grazie alla sensibilità degli Ufficiali del Genio (Complementi provenienti dalla libera professione), all'uso del materiale lapideo e soprattutto per essere stato eseguito da maestranze militari e civili reclutate in luogo, profonde conoscitrici della loro terra ed abituate da sempre per secolare tradizione all'uso dei materiali locali, specialmente in zone montane.

Le fortificazioni dell'O.A.F.N., costituiscono oggi un patrimonio di storia dell'architettura da salvaguardare e valorizzare.

Occupazione Avanzata Frontiera Nord

Durante la Prima Guerra Mondiale, tra la primavera 1916 e quella del 1917, si presentò la necessità di realizzare una forte difesa dell'Alto Lario per proteggere il Nord Lombardo da una possibile invasione dell'esercito germanico dal territorio della confinante e neutrale Confederazione Elvetica. I tedeschi avrebbero ottenuto in questo modo il duplice scopo di colpire il sistema produttivo e di aggirare l'esercito italiano schierato sul Fronte Orientale.

Ebbe così origine la linea di fortificazione denominata *Occupazione Avanzata Frontiera Nord*, impropriamente conosciuta come *Linea Cadorna*, che si svilupperà dalla Val d'Ossola alla cresta Orobia in un fronte articolato in sei Settori: Val d'Aosta, Toce-Verbano, Verbano-Ceresio, Ceresio Lario, S.Lucio-S.Iorio, Mera-Adda.

La O.A.F.N. fu realizzata dalla "Direzione Lavori Genio Militare di Milano" su ordine dello Stato Maggiore Regio Esercito Italiano. Venne prevista come una linea di difesa in alcuni punti arretrata rispetto al confine, ma con uno sviluppo inferiore e ben appoggiata all'orografia del terreno.

Per progettare vennero richiamati appositamente alle armi architetti, ingegneri e geometri e questo spiega la sapienza e la grande competenza con cui queste strutture sono state costruite.

Delle oltre 100 postazioni realizzate in realtà vennero armate solo poche batterie di artiglieria, dato che nei primi mesi del 1917, quando i lavori di costruzione delle fortificazioni erano pressoché ultimati, gli eventi bellici fecero perdere d'interesse la difesa della frontiera nord.

Ecco alcuni dati che danno la misura dell'imponenza dell'opera:

- 72 Km di trinceramenti
- 88 appostamenti per batterie di cui 11 in caverna
- 25.000 mq di baraccamenti
- 296 km di camionabili
- 398 km di carrarecce o mulattiere

Le strutture vennero costruite impiegando soprattutto manovalanza locale, 20.000 operai, per un costo complessivo di 104 milioni di lire di allora (attuali 150 milioni di Euro), con grande beneficio per la sofferente economia montana.

Le strade militari realizzate resero le montagne più accessibili, e molte sono utilizzate ancora oggi. In tutta la O.A.F.N., seconda per importanza solo alla francese "Linea Maginot", nel corso della Prima Guerra Mondiale non venne sparato nemmeno un colpo. Anche durante la Seconda Guerra Mondiale queste trincee ebbero un ruolo umanitario ma non bellico. In tempi diversi vi trovarono rifugio centinaia di ex prigionieri in fuga dai campi di concentramento: ebrei, repubblicani, partigiani, sbandati tedeschi in attesa di passare la frontiera con la Svizzera.

Le fortificazioni della linea Sasso Bovè - Orimento

Il "Percorso delle Trincee", si sviluppa lungo il crinale che scende dal Barco dei Montoni verso la dogana di Val Mara. Ricalca in buona parte il tracciato della mulattiera militare di servizio della linea fortificata posta a difesa del confine, che si salda alla linea della Sighignola, sull'opposto versante della valle. Circa a metà dello sperone, in posizione coperta rispetto al fuoco nemico si trova l'area delle Baracche, ideale punto di ingresso al Percorso. L'area é stata sistemata come punto di sosta. Il pannello lungo il percorso fornisce informazioni generali sulla O.A.F.N.



Le Baracche

Le Baracche erano una sorta di "portineria" della linea fortificata, dove i camion venivano identificati e fatti proseguire, oppure potevano scaricare il materiale che sarebbe stato distribuito nei vari depositi in un secondo tempo. Alle Baracche i militari potevano trovare, durante le ore di riposo, un ricovero più confortevole che nelle trincee, dove infatti non avevano alcun genere di sistemazione per dormire, oltre alle gallerie e ai ricoveri temporanei. Molte testimonianze riportano come militari e alpigiani fraternizzassero volentieri, e le baite vicine (Gotta, Pesciò. Orimento) ebbero un ruolo vitale nel supporto logistico ai soldati. Nel 1916 queste montagne brulicavano di vita: greggi, pastori, contadini, soldati, molti dei quali andarono poi a morire sul fronte orientale. Forse qui, sulla pacifica O.A.F.N., vissero i loro ultimi giorni sereni.



Il settore Ceresio-Lario della O.A.F.N.

Il settore Ceresio-Lario della O.A.F.N., che si sviluppa da Como a Menaggio attraverso il comprensorio montano della Valle d'Intelvi, rappresenta uno dei settori di maggiore importanza strategica di tutta la linea difensiva. Infatti tale settore si saldava al settore Verbano – Ceresio nel punto di maggior prossimità alla pianura Lombarda e quindi a Milano. Obiettivo primario di tutto il settore era il bombardamento del ponte-diga di Melide, sul lago Ceresio, unica via di collegamento stradale e ferroviario con Lugano attraverso il territorio svizzero, e l'occupazione del Monte Generoso a protezione e sostegno della Sighignola. Invece, da Porlezza fino a Menaggio la massiccia catena montuosa (Galbiga - Monte Croce) che si erge a sud della valle opponeva una sufficiente difesa naturale, tale da potervi diradare gli schieramenti dei reparti.



Le postazioni costruite in Valle d'Intelvi vennero progettate per essere armate con pezzi di piccolo e medio calibro, sia a tiro teso che a tiro curvo: cannoni da 105 mm e 149 mm come pure mortai e obici da 149 mm e 210 mm. Le principali fortificazioni del settore presenti in Valle d'Intelvi, costituite da piazzole per batterie di medio e grande calibro e osservatori in galleria, si ritrovano nelle seguenti località:

Monte Bisbino, Sasso Gordona, Orimento (258' e 259' Batteria da 75/A), Monte Sighignola, Cascina Lissiga, Cima Bovè, Monte Pinzernone o Monte Cecci, Sala Comacina, Monte Galbiga e Tremezzo.

Descrizione itinerario



Il Monte Generoso (m 1701) è la cima più alta della Valle d'Intelvi. Per la sua posizione strategica ha avuto un ruolo importante nei piani difensivi della O.A.F.N.

L'itinerario propone un'escursione alla scoperta delle fortificazioni realizzate con mirabile capacità tecnica durante la Prima Guerra Mondiale da soldati e operai, che seppero ben sfruttare le caratteristiche naturali del terreno per il posizionamento delle trincee.

SALITA: la partenza consigliata è dalla Dogana di Valmara (m 840: pannello, frecce). Il percorso tocca dodici livelli di trincee, incontrando dapprima il Sasso Bové (m 1015) con la trincea vicina al cippo di confine, poi il sito militare delle Baracche (m 994), e in alto la trincea n° 8, il Posto di Comando, la più grande e importante dell'itinerario, toccando infine il Barco dei Montoni (m 1.350).

DISCESA: si può scendere all'Alpe Gotta (m 1250), proseguire per il monumentale Foo di Bait (sorgente), passare per il Foo di Parol, sulle orme dei contrabbandieri e tornare in Valmara.

Trincea Sasso Bovè



Salendo dalla Val Mara, le prime postazioni che si incontrano sono proprio quelle del Sasso Bovè (m. 1013), singolare risalto roccioso che emerge dalla cresta, da cui si gode un'ampia visuale sul valico di confine italo-svizzero. Dal punto di vista strategico va sottolineata l'importanza della trincea di Sasso Bovè, situata proprio a ridosso del cippo di confine, la quale, incrociando il tiro con le fortificazioni di Monte Creggio, aveva il controllo assoluto del tratto di confine e della strada proveniente da Arogno (Svizzera). Così come va sottolineato il particolare gusto estetico e architettonico che emerge dalle opere del tratto Ceresio-Lario della O.A.F.N., tanto che quasi si avverte la divertita sapienza di chi ha progettato e realizzato questi manufatti, divenuti col tempo preziose "memorie di pietra": linee sinuose, semplici angoli arrotondati finemente...

Trincea con galleria



La trincea n° 2, osservatorio in caverna, termina con una galleria in un bel 'balconcino" affacciato su un versante tanto impervio quanto deliziosamente pittoresco.

Trincee e Camminamenti



Le trincee erano prima scavate nel terreno o nella roccia, larghezza da m. 1,25 a m. 1,60 con altezza di circa m. 1,80 e banchina in pietra per fare il livello di sparo da m. 1,30. Lo scavo era eseguito a coppie: uno scavatore con piccone o apposita zappa ed un paleggiatore con badile. Si eseguiva lo scavo facendo passare tra le gambe la terra rimossa, il badilante la prendeva e l'appiattiva sul fondo o l'accumulava sui bordi in alto. Poi si costruivano le pareti, sostenute per mezzo di muri a secco in pietra ricavata sul posto dagli scavi, dello spessore di circa 50 cm.. Quindi si completava il tutto con le strutture necessarie al loro pieno funzionamento: piazzole per le mitragliatrici, feritoie per l'osservazione, piccoli incavi nel muro per appoggiare le munizioni, rialzo sul fondo della trincea con funzione di appoggio per i soldati, canalizzazioni per lo scolo delle acque.

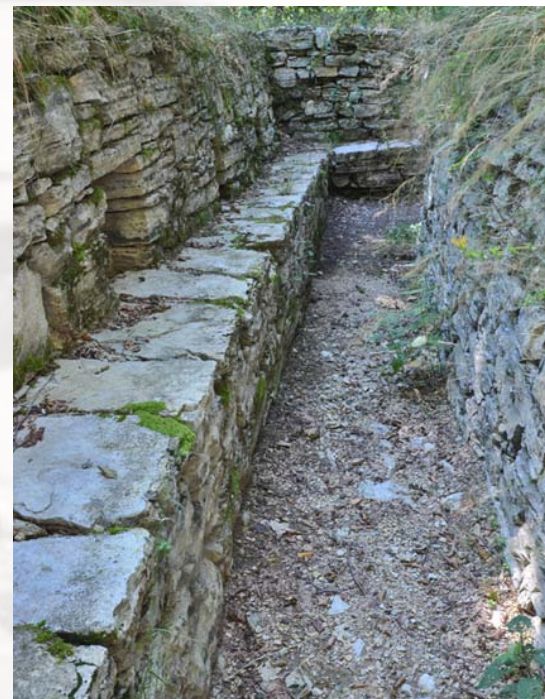


Le trincee erano quasi sempre realizzate a tratti discontinui, nei punti più strategici per il controllo del terreno antistante: per raggiungerle dalla mulattiera vicina venivano create le scale, mentre i vari tratti di trincea armati venivano collegati fra loro da camminamenti, piccole trincee non armate trasformabili all'occorrenza anch'essi in trincee vere e proprie. Spesso coperti, i camminamenti servivano da collegamento tra le varie parti della fortificazione; garantivano un sicuro avvicendamento delle truppe, i necessari rifornimenti di viveri e munizioni nonché la rapida evacuazione dei feriti.

Il tracciato delle linee di trincea solitamente é di forma irregolare, le deviazioni che si susseguono a brevi intervalli si dicono traverse e avevano lo scopo di impedire il tiro d'infilata; al nemico infatti sarebbe bastato sparare da una estremità per avere sotto controllo un intero rettilineo. All'estremità di ogni tratto di trincea venivano ricavati i locali adibiti a deposito di armi e munizioni, dove talvolta si ritrovano anche i ricoveri temporanei per la truppa; spesso questi spazi venivano ricavati nella roccia viva della montagna. La difesa delle opere venne affidata alle medesime truppe che le stavano realizzando: gli Zappatori del Genio e la famosa Milizia Territoriale, composta da soldati richiamati delle classi più anziane (1874/1880), scherzosamente soprannominata "La Terribile".



La trincea più complessa



Questa é forse la struttura più importante e complessa dell'intera linea difensiva Orimento - Sasso Bovè e rappresenta quindi la meta principale dell'itinerario. Qui troviamo riassunta un po' tutta la tipologia delle fortificazioni della O.A.F.N.

- Posto di Comando con ricovero: punto di riferimento e coordinamento di tutte le postazioni
- Osservatorio
- Trincea
- Riservette per munizioni
- Rete di collegamento (camminamenti)
- Costruzioni per il ricovero del personale e magazzini
- Postazioni di artiglieria: appostamenti per mitragliatrici e altre armi automatiche

Le strade militari della O.A.F.N.



Le trincee assai ben mimetizzate, erano collegate da strade militari d'accesso sterrate, acciottolate o selciate, con cippi di numerazione chilometrica e guardiole per sentinelle.

Per la costruzione delle fortificazioni della "Linea Cadorna", e a servizio delle stesse, fu realizzata una fitta ed estesa rete di strade di montagna. Costruiti a regola d'arte, questi tracciati si possono percorrere ancora oggi, tanto che le strade militari sono considerate la più utile eredità lasciata dalla Linea Cadorna in molte zone della montagna alpina.

Le strade militari furono costruite, come possiamo ancora constatare, con grande abilità. Tutte le opere (muri di sostegno, selciature, canalizzazioni) sono fatte in pietra locale "a secco" (cioè non legata con cemento). Questa tecnica non solo assicura lo scolo delle acque, ma dà una lunga resistenza ai manufatti e si inserisce perfettamente nel paesaggio.

Per il problema dell'erosione da parte delle acque piovane, i costruttori realizzarono il piano stradale inclinato verso monte, selciando una canaletta longitudinale per convogliare l'acqua in appositi tombini che sottopassando la strada scaricano a valle l'acqua.






A seconda delle dimensioni e della pendenza dei tracciati, le strade militari si distinguono in:
Camionabili: larghe 3-4 metri, pendenza non superiore al 10%, consentono il transito di grossi mezzi motorizzati. Sono gli assi principali da cui si diramano le altre vie.

Carrarecce: più strette delle camionabili (2,5 - 3 metri), e più ripide (pendenza max 15%), servono i grossi appostamenti di artiglieria.

Mulattiere: non percorribili dai mezzi motorizzati ma solo da animali da soma, collegano fra loro gli appostamenti più dislocati. Larghezza m 1,5 pendenza a tratti anche del 20%.



Realizzazione e fotografie di Carlo Silva

www.carlosilva.it

*Testi e disegni tratti dalla pubblicazione "La guerra di pietra"
edita da ERSAF - Ente Regionale per i Servizi all'Agricoltura e alle Foreste
con il contributo di Regione Lombardia – Direzione Generale Agricoltura
e la collaborazione della Comunità Montana Lario Intelvese
nell'ambito delle iniziative "Foreste da vivere 2005"*