

Studi e Progetti per gli Sport Invernali

A metà circa del 1968, dopo una parentesi di due anni, nei quali avevo lavorato, con un contratto quadrimestrale rinnovabile, presso l'Ufficio Speciale per in Nuovo Piano Regolatore, fui assunto dalla società O.T.E. (Organizzazione Tecnica Edile) del gruppo [E.F.I.M.](#) ente della partecipazioni statali per l'industria manifatturiera, in qualità di architetto. Mi ero laureato, dopo una carriera universitaria nella quale avevo dovuto



Lavoro in nero, negli anni dell'università

dedicare il mio tempo più che allo studio, al lavoro, lavoro in nero, non sempre ben remunerato, presso studi professionali, per mantenermi, a Roma lontano dalla mia famiglia. La OTE, era una società di progettazione, che fu per un breve tempo collegata in qualche modo alla [OTH](#) una società d'ingegneria Francese.

La sede della OTE era situata nel palazzo Rospigliosi Pallavicini con ingresso in Via Quattro Novembre. Lo staff dirigenziale della OTE, supportato dalla collaborazione più o meno efficiente di alcuni liberi professionisti, era composto, se ben ricordo, da: un presidente di facciata

che compariva raramente. Smontato, in cortile, dalla sua rombante Triumph, il presidente

faceva risuonare i corridoi con il martellare dei rinforzi metallici dei suoi tacchi all'inglese; dopo breve sosta nel suo ufficio i suoi tacchi tornavano a risuonare mentre usciva, suono seguito dal rombo dello scappamento della sua moto che esplodeva dopo ripetuti tentativi di avviamento con il pedale apposito (non era comune allora, per le moto, l'uso di motori di avviamento). Il



direttore generale, era un architetto libero professionista, che compariva raramente. Il direttore tecnico era, un simpatico ingegnere francese, emanazione della OTH, nato in Indocina. Un altro professionista, architetto, sedeva nel suo ufficio con un incarico dirigenziale non meglio specificato affiancato da qualche altro elemento in funzione più che altro di zavorra.

Lo staff operativo, era composto da alcuni giovani architetti, uno o due giovani ingegneri, un giovane economista, con ridotto contorno di tecnici, disegnatori e segretarie.

In un primo periodo collaborai a vari progetti, in particolare, ricordo, al concorso per un nuovo Policlinico, a Pietralata, in Roma; concorso che, come buona parte di quelli banditi in Italia non ebbe alcun seguito. Il settore prevalente al quale ci applicavamo era quello turistico, tra l'altro, per conto della Cassa del Mezzogiorno; un piano per lo sviluppo turistico delle province di Catanzaro e Cosenza, sopralluoghi per valutare terreni, piano regolatore di Nicotera, ed altro, lavori in buona parte destinati al macero.

Studi per l'ampliamento degli impianti di Pescasseroli.

Dopo qualche tempo, fu assunto un ingegnere, una brava persona, ma timido ed irresoluto, scopo dell'assunzione: studi di aree dell'Appennino da valorizzare per il turismo invernale, il poverino, ignaro di tutto riguardo all'argomento, non sapeva che pesci prendere!. Mi feci subito avanti proponendomi come esperto di sport invernali, e supportato da chi conosceva le mie attitudini la commessa mi fu assegnata.



Laurent Chappis

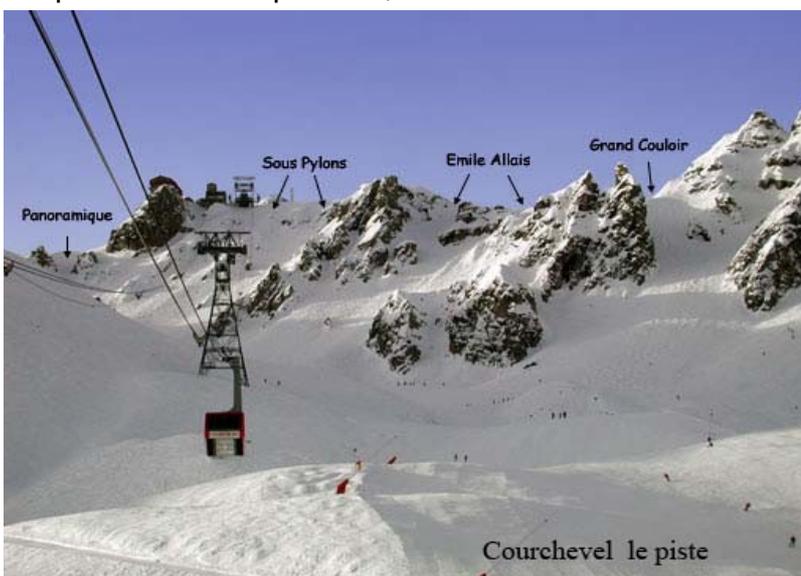
Il promotore del progetto era lo stesso presidente dello 'EFIM, la cui figlia, mi sembra, era tornata entusiasta da una settimana bianca a [Pescasseroli](#). Avvicinata da promotori della stazione, consci della importante funzione del padre, fu indotta a propagandare presso il nostro presidente un coinvolgimento dell'ente nello sviluppo degli impianti. La OTH, consultata, aveva proposto come consulente esperto del settore l'architetto [Laurent Chappis](#) di [Cambery](#), noto in tutto il mondo come progettista di stazioni di sport invernali come [Courchevel](#) in Savoia ed, in Italia, in parte di [Pila](#) in Valle d'Aosta e di [Sansicario](#) in Piemonte.

Pescasseroli è situato all'interno del [Parco Nazionale degli Abruzzi](#) notoriamente soggetto a vincoli severi. Tirar dentro ad operazioni di ampliamento degli

impianti un ente quale l'EFIM dovette sembrare ai promotori un buon atout per giocare le loro carte. L'architetto Chappis, dal tipo meticoloso quel' era, si fece inviare le carte topografiche al 25.000 del I.G.M. della zona e dovette aver rilevato quale toponimo del tipo "fosso del lupo" o qualcosa di simile e pretese che l'accompagnatore, che poi sarei stato io stesso, si procurasse un "pistolet" per tema di un attacco di "*fameliche belve*", cosa che feci facendomi prestare un vecchio, inutile, revolver e qualche pallottola.

Mi recai con un'automobile della [Hertz](#), all'aeroporto per accogliere l'architetto francese,

riconosciutolo ci fu subito simpatia. Era un tipo asciutto, di media statura, ben abbronzato, senza ombra di quella prosopopea facile a trovarsi, spesso, in tipi circondati da una fama



professionale ben minore della sua.

A Pescasseroli ci attendeva il direttore della scuola di sci. Con sorpresa riconobbi in lui, ora maestro di sci, un militare della Guardia di Finanza che avevo conosciuto sulle nevi di Courmayeur.

Il metodo di lavoro dell'architetto Chappis, si basava fondamentalmente su una zonizzazione del territorio, elaborata sulla base di una accurata ricognizione sul terreno, percorso sia in inverno in presenza di neve, sia nelle altre stagioni, sci ai piedi con [pelli di foca](#), od a piedi. Durante un periodo di studio di uno, due o più anni era prevista la raccolta di dati, in siti prescelti, relativi alla forza ed alla direzione del vento, del soleggiamento e all'innevamento. A questo scopo era prevista l'istallazione di anemografi ed eliofanografi i cui diagrammi dovevano essere prelevati periodicamente.

Durante il primo inverno, talora per accedere alle zone più interne, per le ricognizioni e per l'istallazione degli strumenti di rilevazione ci giovammo dell'ausilio



di gatti delle nevi messi a disposizione dalla locale scuola di sci, dai quali ci facevamo trainare sci ai piedi. Approfittai dell'istallazione di un anemometro, per far sperimentare a mia moglie l'emozione di una escursione sul gatto delle nevi in una bella valle ammantata di bianco.

Durante le ricognizioni invernali, rilevammo spesso le tracce dei lupi che si aggiravano spesso anche molto vicino all'abitato. Degli orsi, in letargo in inverno, potei rilevare tracce sulle ultime nevi primaverili, specialmente in una attraversata da Scanno, passando per la [Terratta](#) fino a Pescasseroli

Si rivelò presto l'impossibilità di portare avanti il progetto, in un'area destinata a Parco Nazionale, ma ormai la specializzazione della O.T.E., oltre che in generale nel turismo, nel settore particolare del turismo invernale, anche per la fama dell'architetto Chappis, era divenuta fiore all'occhiello della presidenza EFIM e presto, fummo incaricati di nuovi studi, sollecitati da vari politici, purtroppo più per fini elettorali che per veri propositi di favorire lo sviluppo.

Studio del Comprensorio del Gran Sasso d'Italia



Un primo studio, già per altro assegnato all'O.T.E., fu eseguito con la collaborazione e la metodologia di Chappis, in qualità di urbanista. Riguardava la definizione delle vocazioni dei vari settori del massiccio del [Gran Sasso d'Italia](#). Percorremmo, tutta la montagna in lungo ed in largo, al nostro gruppo si volle unire un progettista che avevo già conosciuto, nella mia attività pre-laurea, progettista che aveva già svolto uno studio paesistico del massiccio per conto della regione. Data la vastità del territorio interessato, occorre molto tempo per completare lo studio, perciò venivo continuamente sollecitato a portarlo a compimento dal nuovo direttore generale che non riusciva a capire l'entità dell'opera. A sostituire quello precedente, era stato chiamato un ex professore universitario, piuttosto anziano e senza alcuna esperienza professionale. In vero questo, come altri studi, era destinato a finire in fondo a qualche cassetto, se non malamente accatastato sul pavimento di qualche disordinato archivio (è proprio ciò che ho visto essere stato il destino, negli uffici della Cassa del Mezzogiorno del nostro progetto di sviluppo turistico calabrese!) a riempirsi di polvere ed ad ingiallire.



A proposito di studi affidati ad insigni luminari delle nostre università, nella mia attività professionale ho potuto leggere accozzaglie di bestialità scritte per compiacere la committenza di politici a caccia di voti. In uno di questi, a proposito di un progettato porto petrolifero in Calabria, la costa del sito veniva descritta di profondi fondali, adatta all'accosto di superpetroliere; in realtà

molta parte delle coste calabre hanno fondali profondi, ma proprio quella in oggetto, alla foce del Crati, ha fondali di pochi metri che si estendono assai al largo, per i sedimenti portati dal fiume, come potete constatare nuotandovi in lungo ed in largo con pinne ed occhiali. Fortunatamente, prima che il progetto fosse portato avanti con altro sperpero di pubblico denaro, le gettate di massi destinate a formare le dighe foranee affondarono rapidamente nei fanghi del fondale. In un'altra relazione, per giustificare la costruzione di una strada destinata all'attestamento automobilistico di una nuova stazione di sport invernali in Abruzzo, venivano citate cave di bauxite, cave con possibilità di produzione talmente scarse da richiedere tutt'al più qualche mulo per il trasporto del materiale cavabile.

I risultati del nostro studio, furono concretati in una relazione ed alcuni elaborati grafici.

Sul versante nord del Monte san Franco fu individuato un comprensorio idoneo alla installazione di una stazione per gli sport invernali. Una prova, in negativo, desunta dalla frequentazione invernale del massiccio del Gran Sasso fu la constatazione del fallimento di una iniziativa turistica, avviata senza farla precedere da studi seri. All'ingresso nel Campo Imperatore della strada che conduce all'albergo-rifugio, reso famoso in tutto il mondo, per la prigionia di Mussolini e la sua [rocambolesca liberazione](#), in località chiamata, se non erro, Serra dei Venti, era stato costruito un albergo ed alcuni impianti di risalita, ma, come poi avrebbero confermato i fatti, apparve subito che non sarebbero stati

mai in grado di funzionare, infatti non fu mai possibile tenere libera dalla neve la strada per più di qualche ora, malgrado gli sforzi degli spazzaneve della A.N.A.S. e di quelli della proprietà. A strada sgombrata si passava in alcuni punti in vere e proprie voragini, scavate nella neve accumulata dal vento, profonde anche oltre tre metri, l'indomani ricolmate dalla neve sospinta dalle forti raffiche, come potemmo constatare durante i nostri sopralluoghi.

Un episodio gustoso, ci capitò in un paese ai margini del massiccio, avendo richiesto di alloggiare, in un alberghetto, per una notte, eravamo in quattro, ci fu proposto di dormire tutti in un unico matrimoniale, motivando la proposta, con la scarsa convenienza di lavare le lenzuola di quattro letti, per una sola notte di pernottamento. I proprietari non cedettero alle nostre insistenze, ognuno il suo letto, e ci toccò trovare altrove alloggio.



Studio del Massiccio, calabro lucano del Pollino.

Su sollecitazioni di parlamentari democristiani e di un ministro socialista, un ulteriore studio fu affidato alla O.T.E. sul Pollino, un massiccio meno esteso del Gran Sasso, ma pur sempre di entità non trascurabile, posto a confine tra la

Basilicata e la Calabria. Generalmente ci avvicinavamo al Pollino, in partenza da Roma, con un volo [Itavia](#) atterrando [all'aeroporto di Crotona](#), ovvero con un [Fokker 27](#) della [A.T.I.](#) atterrando a Taranto. Dagli aeroporti, con un'auto di noleggio raggiungevamo Castrovillari, presso l'hotel dell'AGIP, la nostra base operativa. Per salire in quota, una mulattiera piuttosto agevole, era percorribile con normali vetture, salendo da [Campo Tenese](#), dai pressi dello omonimo svincolo autostradale, (ai tempi dello studio l'autostrada A3 era ancora in costruzione). Questa strada attraversa la parte occidentale del massiccio, per ridiscendere su una provinciale che ne lambisce il versante lucano. Fu da questo versante che ascesi la prima volta al massiccio, rimanendo fortemente impressionato alla vista di numerosi grossi rapaci falchi o aquile che fossero. Partendo dal versante lucano, da Terranova del Pollino un percorso carrabile permetteva, un breve avvicinamento al cuore del comprensorio. A parte queste strade, gli altri accessi erano



Pino Loricato



Pino
Loricato



percorribili solo a piedi attraverso sentieri spesso ripidi. Il massiccio del Pollino era poco frequentato, salvo che da rari pastori. Sul versante della Basilicata, un tradizionale pellegrinaggio, attirava ogni anno folle di fedeli al santuario della [Madonna del Pollino](#). Sullo stesso versante esistevano coltivazioni anche a quote relativamente elevate, dove vidi arare il terreno con attrezzo da età del bronzo: un aratro a chiodo. Più su al limite del coltivabile campi di patate. Alcune foreste avevano conosciuto uno sfruttamento per legname, spesso eccessivo, anche a quote elevate, dove la ripresa del bosco era stentata. Ho visto tagliare, sul versante lucano, stupendi abeti bianchi, veri monumenti arborei. La maggior parte della foresta, malgrado alcune ferite, delle quali si è su accennato, erano rigogliose, con splendide faggete, ed altre essenze tra le quali spiccava un protagonista insigne il [Pino Loricato](#). Il versante Calabrese è ripido ed aperto verso panorami profondi, il declivio del versante lucano degrada, per la maggior parte, più dolcemente.

L'innevamento, negli anni dello studio, (intorno al 1979) era più che consistente, sia come quantità che durata. In un sopralluogo effettuato in compagnia di un amico, alpinista, dell'Aquila, in aprile avanzato, (al quale si riferiscono le fotografie, qui intorno), discendemmo con gli sci fino a quote relativamente basse. Quanto alla qualità del manto nevoso, come spesso in Appennino, specialmente nei versanti più prossimi al mare, la neve si rivelò di tipo primaverile, spesso molto ghiacciata, almeno nelle prime ore della giornata, ciò verificammo in occasione di tutti i rilevamenti.

Sopralluoghi
invernali



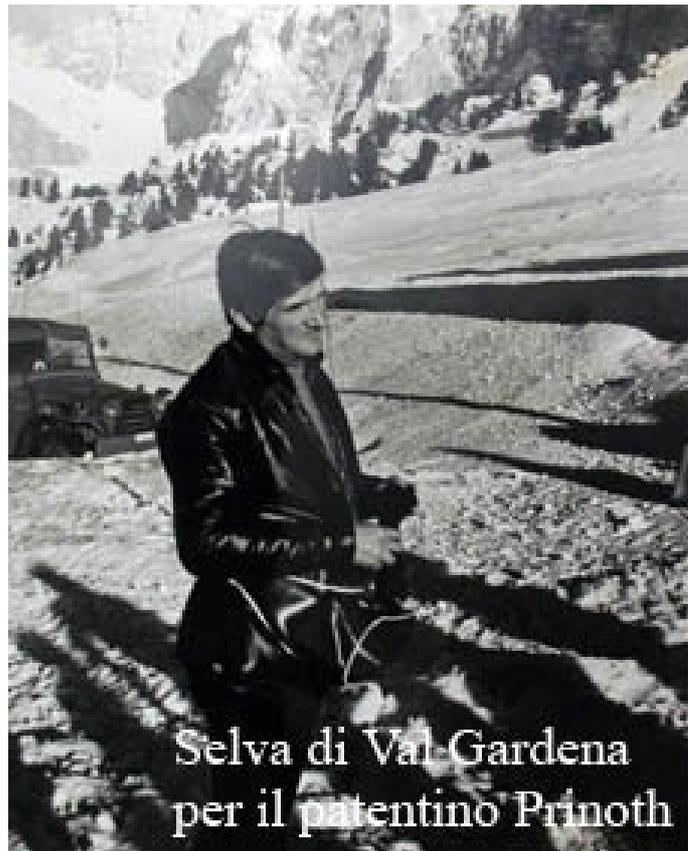
Si sale sci a spalla



Discesa tra i pini loricati

Dovendo recarmi a riparare un anemometro, discendendo su un versante, molto ripido, esposto a nord, in una giornata molto fredda doveti rinunciare per la neve impraticabile essendo la superficie completamente gelata; ero sprovvisto di ramponi. Al rientro in sede, fui rimproverato dal direttore, che non aveva, evidentemente, alcuna nozione dei problemi e dei rischi della montagna, per non aver portato a termine la mia missione, Nelle ricognizioni in periodo invernale fu possibile osservare, più volte tracce lasciate, con ogni probabilità dai lupi, in una occasione, rilevammo tracce di sette animali. Ritornando da un sopralluogo osservai, sulle mie tracce, tracce di un animale che pareva avermi pedinato, malauguratamente non avemmo mai modo di osservare lupi in carne ed ossa. Lo studio del massiccio richiese più anni di osservazioni, con la consulenza attiva dell'architetto Chappis. Agli studi seguì una fase progettuale che prevedeva un limitato insediamento residenziale poco a monte dell'autostrada, con accesso dal casello di Morano Calabro. Erano previsti, in partenza dal suddetto insediamento una funivia di arroccamento ed, alle quote innevate, alcuni impianti di risalita . Fu elaborato un progetto di massima degli impianti, con il concorso di un produttore di impianti funiviari.

Il Progetto Pollino fu, fra gli altri analoghi, quello più avanzato. Si costituì la società "Monte Pollino", che acquistò estese aree di pascolo di alta quota, proprietà di una famiglia di Corigliano Calabro. Si procedette anche all'acquisto di una [Campagnola](#) della Fiat e due piccoli gatti delle nevi della [Prinoth](#), ora non più in produzione, che avrei guidato io stesso, ed altri due tecnici disegnatori che collaboravano con me, piccoli gatti che non furono mai usati sul Pollino, ma su altre montagne oggetto dei nostri studi. Avendo seguito un breve corso, in Val Gardena, ci fu rilasciato, dalla Prinoth, un patentino per la guida del mezzo, guida che doveva essere assai accorta. I piccoli cingolati erano dotati di frizione automatica, non in presa con basso numero di giri del motore, bisognava perciò dare un po' di gas anche su discese ripide per evitare di prendere, in folle, una velocità eccessiva. Essendo i piccoli cingolati assai corti, bisognava anche evitare frenate brusche che comportavano il rischio di cappottamento.



Presidente della società Monte Pollino fu nominato, il direttore generale della O.T.E., quell'anziano ex professore, privo di competenza, già citato. Felice per la carica, non stava più nella pelle, ma pareva che massima sua incombenza fosse metterci bastoni fra le ruote. Preso da un desiderio di attivismo, volle seguirci in una delle nostre missioni fino in Calabria ed, ai noi!, volle mettersi alla guida della nostra auto [Herz](#) provocandoci più che un brivido, nei sorpassi e nell'affrontare le innumerevoli curve della SS. 18. Allora mi dilettao a mettere in ridicolo, quel "vecchietto" che per vedere oltre il parabrezza doveva tentare di allungare il collo a più non posso, essendo assai basso; ora che un vecchietto sono anche io, ma continuo a dilettermi a viaggiare con la mia moto Ducati, mi rendo conto di essere stato eccessivo.

Non molto migliore il contributo della dirigenza della INSUD settore della EFIM dedito alle iniziative nel sud. Alla presentazione del progetto preliminare, si concluse che, per ridurre i costi di investimento, si dovesse ridurre il numero delle seggiovie a monte della funivia di arroccamento, funivia il cui alto costo non poteva essere giustificato che da un adeguato sistema di impianti di risalita in quota. Il dirigente che trasse le conclusioni di cui sopra, dirigente destinato in seguito a ricoprire elevate cariche negli altri enti delle Partecipazioni Statali, persona per altro, a differenza di altri, assai corretta e civile, non pareva avesse la taglia adatta ad un capitano d'industria, avendo sentenziato che i migliori investimenti fossero quelli che non si fanno. Allora trovo inconcepibili tali conclusioni, oggi mi dico che forse, conoscendo egli i suoi polli, non avesse tutti i torti, alla luce degli sperperi perpetrati nella maggior parte delle iniziative delle Partecipazioni Statali.

Numerosi strumenti: anemometri ed eliofanografi, furono piazzati in punti opportuni. In una prima fase fu incaricato di raccogliere i diagrammi e misurare l'altezza del manto nevoso, un uomo, in età più che matura, di Terranova del Pollino, che per motivi, che non ricordo,



Discesa tra i Loricati, è il 25 aprile!

non poté accettare l'incarico per una successiva campagna e mi propose un montanaro di una frazione, sullo stesso versante, classificandolo come: "*Un bel giovane*", benché a me sembrasse né tanto giovane, né propriamente bello, ma piuttosto alquanto malfermo. Se, come dirò in seguito, mi fu negata la soddisfazione di veder realizzata almeno una parte del frutto delle mie fatiche, fui invece soddisfatto di aver offerto a questi amici la possibilità di guadagnare qualcosa, ricevendone in cambio manifestazioni di, non meritata, riconoscenza, concretata in doni, che

non potevo non accettare: ottimo vino ed un magro prosciutto di maialino allevato brado, dal primo e, dal secondo, l'invito a pranzare, consumando un coniglio, che più magro non avevo mai visto, mentre l'acqua, fuori pioveva, colava abbondantemente lungo la parete della stanza. Acquistate aree, costituita la Società Monte Pollino, portati a buon punto i progetti, diffusa la voce dello stanziamento di fondi per l'operazione, da parte del governo, non avvenne niente d'altro, il progetto morì come di inedia! Alla inconcludenza della EFIM, e dei politici promotori, si aggiunse l'ostilità al nostro progetto da parte di quanti. Il WWF, in primis, sostenevano l'opportunità, tassativa, di vincolare a Parco Nazionale l'intero massiccio del Pollino ed il contiguo complesso dei [Monti di Orsomarso](#). Il parco fu istituito nel 1993, ma [non è tutto oro quel che luce](#), per verificarlo basta interrogare Google con la voce: "Salviamo il parco del Pollino"



Sci e pini loricati

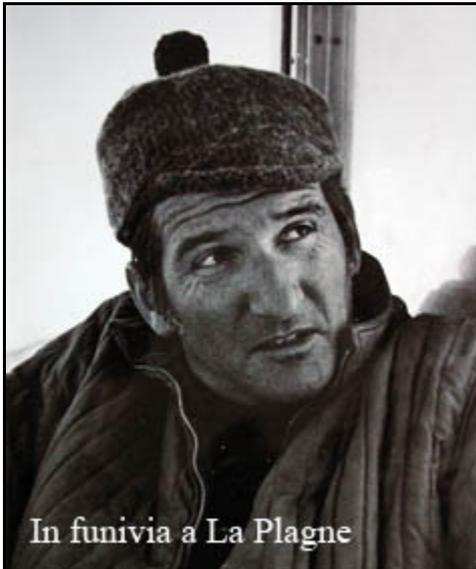
Studio delle Stazioni Invernali Francesi.

Quando mi recavo in montagna, spesso in luoghi isolati e lontani dagli abitati, con l'architetto Chappis, formavamo una coppia ben affiatata esperta della montagna ed in grado di assicurarci a vicenda. Quando ero in missione da ssensa Chappis, non potevo contare su nessuno tra i miei collaboratori che fosse dotato della opportuna esperienza, chiesi perciò che fosse assunto alla OTE un architetto che rispondesse ai requisiti, e nello stesso tempo potesse supportarmi nella fase progettuale.

Ottenni che fosse assunto un giovane architetto, esperto della montagna e buon sciatore, G. Lenti. Il mio giovane collaboratore



Visita a Stazioni di sport invernali in Savoia



In funivia a La Plagne

si recò a Chambéry, presso lo studio Chappis, per un sufficiente periodo, per acquistare esperienza. Con il giovane architetto, su suggerimento del nostro consulente francese, ci recammo a visitare numerose nuove stazioni di sport invernali nelle Alpi francesi: [Avoriaz](#), Courchevel, [Les Houches](#), [Les Arcs](#), [La Plagne](#), ed altre, e nelle nostre Alpi [Pila](#) e [Sansicario](#)

Architetti Squillo,

così ci definiva il nostro anziano direttore generale, irritato perché eravamo sempre disponibili alle richieste della INSUD, che, bypassandolo, si rivolgeva a noi direttamente. La INSUD era praticamente, se non l'unico, certamente il principale nostro committente. In vero mentre erano in corso le elaborazioni di quelli che si potevano dire i progetti principali, ci spedivano, forse è il termine esatto, in giro per l'Italia dalle Alpi alle propaggini più meridionali degli Appennini per corrispondere alle aspettative di qualche notevole, talvolta con il consulente Chappis, talvolta fidando sulla sola mia competenza.



Schilpario e Moena

Su sollecitazioni di un prelado, ci recammo in quel di [Schilpario](#) centro montano della provincia di Bergamo, dove la chiusura delle [miniere](#) aveva privato la popolazione di una importante fonte di lavoro, ma senza grandi possibilità di lancio come vera [stazione di sport invernali](#). Dopo un sopralluogo ed una prima relazione, non seguì alcuno sviluppo

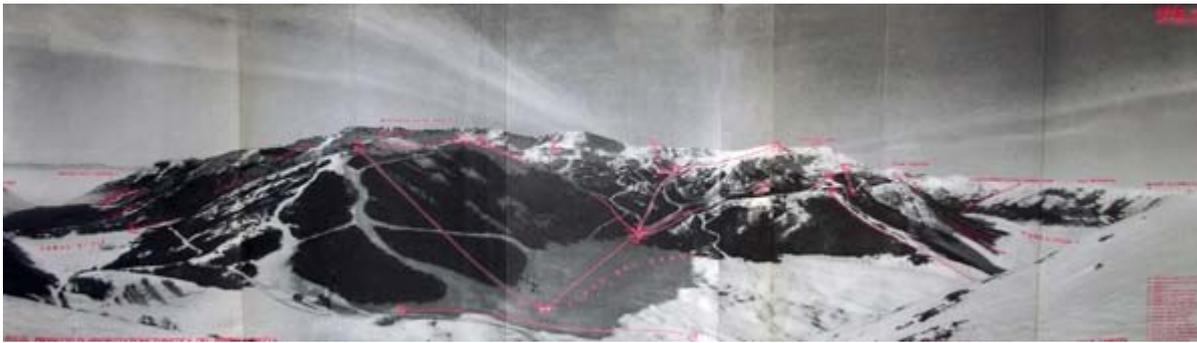
Su sollecitazione di un importante uomo politico del Trentino, alla vigilia di elezioni locali, effettuammo due serie di sopralluoghi a [Moena](#) una stazione invernale già avviata, con una nota [scuola di sci](#). Per esibire il fiore all'occhiello **Chappis**, l'architetto fu sollecitato ad interrompere le vacanze, che stava godendo in quei giorni, ed a recarsi, insieme a me, a Moena. Ma come di consueto, nulla seguì, nondimeno la degustazione dei vini del trentino, distribuiti gratis in occasione di una mostra, giustificò in parte almeno una delle trasferte, non senza mettere a dura prova la nostra capacità a reggere ripetute libagioni.

L'architetto Chappis, fu, anche, convocato in Basilicata per studiare il sito detto il [Volturino](#), un sito ameno, ma con scarse possibilità di sviluppo, per quanto concerne le aree sciabili

Mentre ero in Calabria, di ritorno in automobile da una diversa missione, mi telefonarono da Roma di recarmi, a dare una occhiata, (inutile, occorre dirlo?) all'Aspromonte ed alla Sila innevati, unico profitto l'esperienza di trarmi da solo dall'impaccio occorsomi, quando svoltata una curva cieca, mi ritrovai con l'auto su un cumulo di neve riportata dal vento, dal quale riuscii ad uscire solo dopo ripetute operazioni con il crick, poggiato su pietre lisce, trovate lì presso.

Studio del comprensorio dei Piani di Pezza.

Nel versante del massiccio del Velino, che gravita [sull'Altopiano delle Rocche](#), in un avvallamento parallelo a quello di [Campo Felice](#) si apre un vasto ripiano, detto dei [Piani di Pezza](#), circondato da notevoli versanti. Tanto per non perdere l'abitudine, il promotore era



un

notabile del mondo politico abruzzese; un suo cognato partecipò, nel primo periodo degli studi, alle nostre ricognizioni. L'architetto Chappis, che condusse con me tutta la fase degli studi di analisi e zonizzazione, mostrò di apprezzare, assai, la qualità del sito. Chappis era restio a passare, senza lunga riflessione, dalla fase di analisi a quella progettuale, ma la sua esitazione era anche probabilmente, determinata dall'attesa di un incarico formale da parte della committenza. Io ero invece ansioso di passare ad un progetto, sia pure essenzialmente preliminare, per convincere i promotori a procedere alla fase realizzativa.

Avevo, ormai acquistato, la fiducia degli interessati e procedetti, con la collaborazione dell'arch. G. Lenti e di altri nella campagna di rilevamenti e di ricognizioni estive ed invernali, a piedi, con sci e pelli di foca, o con il piccolo gatto Prinoth. Si passò, contemporaneamente ed in seguito, alla stesura del progetto preliminare di infrastrutture, impianti e piste.

Manco a dirlo il nostro lavoro, fu ancora una volta inutile, salvo che per me e per i miei collaboratori, quelli che amavano la montagna e che preferivano i piaceri e le fatiche del lavoro sul campo al lavoro seduti alla scrivania od al tavolo da disegno. Una volta cessato l'interesse elettorale, od a seguito di un calo del potere del politico promotore, del nostro lavoro e del pubblico denaro speso, non interessava



più



niente, non sarebbe neanche da escludere che operatori agenti nella stessa zona, siano intervenuti a frenare nuovi interventi dei quali temevano la concorrenza.

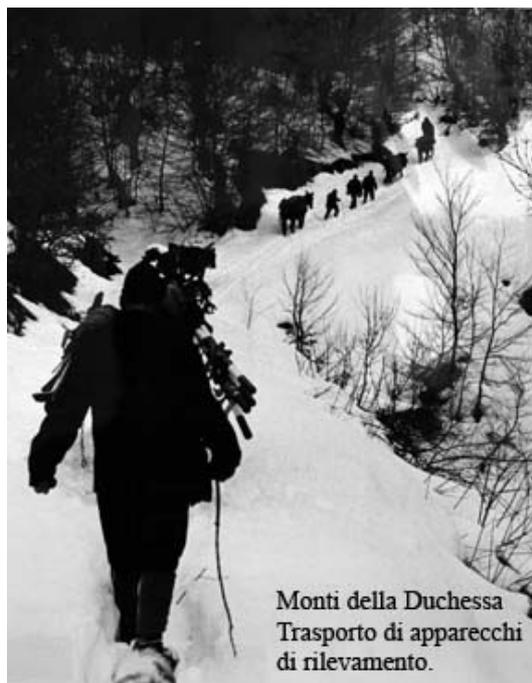
Studio dei Monti, della Duchessa.

Se il progetto per il Pollino, fu quello più avanzato, quello



relativo ai Monti della Duchessa, lo seguiva da presso, mancando l'acquisto di terreni e la costituzione di una apposita società. Accanto alla INSUD, erano interessati all'operazione alcuni privati ed un esperto, un simpatico ingegnere che aveva già operato un coraggioso intervento in quel di Avellino, a [Piano Laceno](#), farà spesso parte della nostra squadra di ricognizione. Per l'esperienza acquisita negli studi citati precedentemente, condotti affiancato dall'architetto Chappis, mi fu data fiducia per coordinare e dirigere questo ed altri studi e progetti similari.

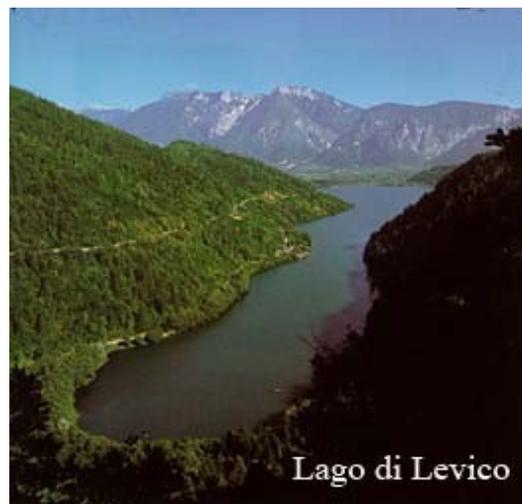
Applicando il metodo dell'architetto francese, furono effettuate ricognizioni in ogni stagione, per definire le zonizzazioni, furono impiantati anemometri ed eliofanografi, in posizioni strategiche. La missione di ritirare i diagrammi e di misurare nei punti determinati lo spessore del manto nevoso, fu affidata al montanaro Eusebio compaesano, e compagno d'armi di [Gaetano Panei](#), detto Gigi, valente sciatore e guida alpina, di cui fui ottimo amico a Courmayeur. Eusebio mi apparve come un uomo schietto, ma semplice, uno di quelli che non si sono allontanati di molto dal paese natio, tra le montagne, ma la realtà era probabilmente ben diversa. Non è improbabile avesse fatto parte del battaglione di alpini sciatori “[Cervino](#)” inviato, insieme al suo commilitone Panei, nel 1942 in Russia, prendendo parte a quella terribile campagna. [Mario Rigoni Stern](#), il famoso sergente nella neve, cita più volte nei suoi scritti, Gigi Panei come protagonista di quella spedizione, (sulla tradotta: «... con Gigi Panei cantavamo le canzoni abruzzesi... » Vedi, *Racconti di Guerra di Mario Rigoni Stern. Ediz. Einaudi pag. 231*)



Eusebio e la sua famiglia, moglie e due figli, erano gli ultimi a risiedere ancora nella piccola frazione di [Cartore](#) un piccolo borgo presso Santa Anatolia: poche case ed una scuola, abbandonati. La speranza di Eusebio era che i Monti della Duchessa, fossero destinati ad uno sviluppo turistico invernale, incoraggiato anche dal parere dell'amico Panei, che gli aveva donato un bel paio di sci Passet, dei quali era fiero. Entusiasta dell'incarico, Eusebio non ascoltò il mio perentorio consiglio di non recarsi in montagna, prima che fossero completate le pratiche per l'assicurazione. Salito con i suoi sci, accompagnato dal fido cagnolino, ad ora inoltrata, cadde e si spezzò una gamba. Impossibilitato a muoversi mise in bocca alla, fidata, intelligente bestiola il suo berretto e lo spedì giù in valle alla sua casa. Fortuna volle che fosse in vista alla moglie, in quel luogo isolato e lontano dall'abitato, un parente, che intuito l'avvenuto, partì subito prima che sopravvenisse la notte alla quale, sopraffatto dal gelo avrebbe rischiato di non sopravvivere.

Mi diedi da fare presso l'EFIM, per far avere ad Eusebio, ricoverato in ospedale, un aiuto finanziario, ma non fu facile spuntarla, fui rimproverato, da parte di un dirigente del personale, dello EFIM, di avere più a cuore gli interessi di un "operaio" che quelli dell'ente, in più, nella mia nota, nella quale peroravo la causa di Eusebio, avevo usato la minuscola, forse: dott. e non Dott. alludendo non so più a quale alto dirigente. Alla fine qualcosa ottenni e portai la somma ad Eusebio visitandolo all'ospedale, quello di Avezzano, mi sembra di ricordare.

Il progetto si sviluppò, prevedendo una funivia di arroccamento, della quale fu sviluppato un progetto preliminare dalla [Aguidio](#). La stazione di partenza era prevista presso l'imbocco della galleria autostradale che sotto-passa il Monte San Rocco ed una serie di impianti di risalita in quota. Sarebbe stata la stazione invernale più prossima a Roma, raggiungibile direttamente in autostrada: 75 km, per l'uscita Valle del Salto, dopo di che restavano da percorrere non più di 4/5 km per raggiungere la funivia. Tutto sembrava andare per il meglio, tanto che fummo autorizzati di incaricare un ruspista di sistemare la



pista sul fondo della Valle Amara, pressoché intransitabile per i veicoli, per permettere l'accesso ai mezzi di cantiere per il prossimo inizio dei lavori, lavori che mai iniziarono e tutto morì lì. Ora i Monti della Duchessa sono una + [Riserva Naturale](#), probabilmente è meglio così.

Studio del Gruppo del Panarotta in quel di Levico.



Il progetto del comprensorio del Panarotta, posto a nord del lago di Levico, che ospitava già impianti e piste, era diretto ad un ampliamento tale da renderlo concorrenziale con le ricche offerte del Trentino. Si riteneva che le attrezzature turistico-alberghiere di Levico Terme, attive soprattutto d'estate, avrebbero tratto vantaggio da una espansione del turismo invernale.

Essendomi dopo tanti studi conquistato la fiducia della dirigenza, e forse, anche, per risparmiare sulle parcelle, fui

incaricato della conduzione di tutta l'operazione, per la quale mi giovai del contributo dell'arch. G. Lenti.

Ad accoglierci un gentile dirigente della locale agenzia del turismo, che ci mise a disposizione un elicottero dei vigili del fuoco, pilotato da un esperto di salvataggio alpino, molto abile e prudente, soprattutto nei confronti delle teleferiche, i cui cavi sono assai poco visibili, teleferiche usate dai montanari per spedire a valle, balle di fieno, legname e altro. Ci giovammo volentieri dell'elicottero, specialmente nelle ricognizioni invernali, contravvenendo in parte alla dottrina dell'architetto Chappis, che considerava indispensabile che tali ricognizioni fossero condotte muovendosi a piedi, dico in parte perché non mancammo di battere, a piedi o con gli sci, settori del comprensorio meno leggibili con l'osservazione dall'alto. Comunque anche quando salivamo con l'elicottero, in discesa, sciando od a piedi, percorremmo il terreno annotando le opportune osservazioni,

Valsugana dal gruppo del Panarotta



anche se, debbo ammetterlo, quando c'era la neve, l'ebbrezza della discesa rischiava di renderci meno attenti. Alla fine della stagione invernale, dopo abbondanti nevicate tardive, percorremmo in salita un versante,

alquanto esposto, come constatammo, con qualche brivido, l'indomani osservando, dall'elicottero, le numerose valanghe che avevano tagliato in più punti le tracce lasciate dai nostri sci. Mi giovai della consulenza di un ingegnere che aveva diretto gli impianti di Courmayeur, ed in seguito quelli di Pila, che trovava fin eccessiva l'accuratezza delle nostre ricognizioni. Opinione che non condivido.

L'ultima ricognizione, in primavera avanzata, ci portò ad aggirare il massiccio, risalendo, se ben ricordo la Val Calamento, ricognizione, per me memorabile, perché fui colto da un attacco di orecchioni, con febbre e dolori.

Gli studi dimostrarono, vado a memoria, che il comprensorio era meritevole di un approfondimento, essendosi rivelato idoneo ad uno sviluppo sia pure non al livello di Madonna di Campiglio, Folgarida ecc. , ma come per gli altri progetti non ci fu alcun seguito.

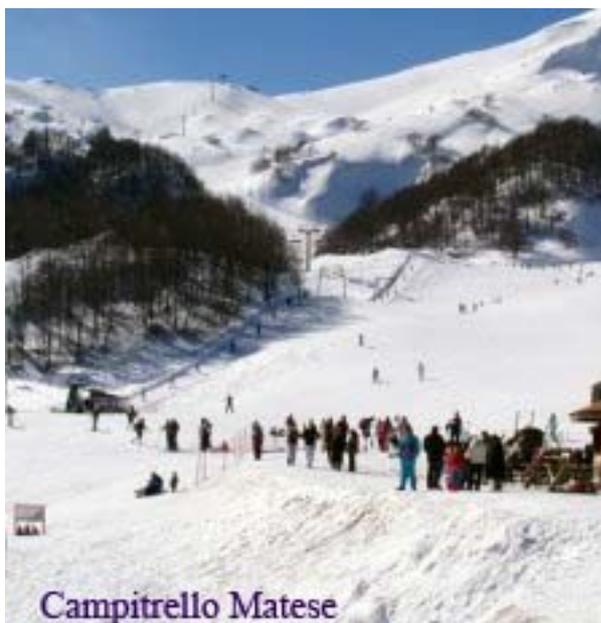




Studio del Gruppo del Matese versante Roccamandolfi



Tra i monti dell'Italia centrale, noi quali si è manifestata più tardi la vocazione per gli sport invernali si possono annoverare i [Monti del Matese](#). Ivi negli anni 70 fu lanciata nella parte orientale la stazione di [Campitello Matese](#), intervento sostanzialmente artificiale, in assenza di un vero insediamento storico preesistente



All'estremo occidentale esiste invece un insediamento storico [Roccamandolfi](#) che fu considerato meritevole di un'indagine per valutarne l'idoneità a divenire sede di un insediamento turistico per gli sport invernali e per il turismo montano in genere, complementare al già realizzato complesso di Campitello.

Applicammo il consueto metodo, ricognizioni ripetute estive ed autunnali, installazione di anemometri ed eliofanografi. La raccolta dei diagrammi degli strumenti affidammo a due abitanti di Roccamandolfi. Uno dei due, se ben mi ricordo, era da poco rientrato dall'emigrazione in Germania, felicemente sposato con una bella tedesca, che ci ospitava talvolta in casa sua a

pranzo. In una occasione di un sopralluogo con me venne mia moglie, quando senti che la chiamavo con il suo vero nome il nostro ospite mi interrogò: “ ... ma non si chiama Titina?, oggi l'ho sentita chiamare con questo nome”. Era avvenuto che avendoci seguiti nella ricognizione, attraversando un ripido canalino pieno di neve riportata dal vento e gelata, mia moglie prese a scivolare verso valle, fortunatamente ebbe la prontezza di pilotarsi verso un masso emergente, piedi in avanti, arrestandosi. Sapendo che il canalino terminava in un notevole salto, spaventato, la mia reazione, mi portò, poco cavallerescamente, a gridarle: non “ Titina”, ma: “Cretina!”. A proposito di pendio terminante su micidiali salti, ricordo l'apprensione di una attraversata, in sci, da Campitello Matese a Roccamandolfi per buon tratto percorso su dorsale con neve completamente ghiacciata, sulla quale le lamine degli sci incidevano appena, conformazione che avrebbe richiesto, se il progetto di rendere collegabili sciisticamente Campitello con i campi innevati di Roccamandolfi fosse andato in attuazione, interventi non insignificanti, per al percorribilità e la sicurezza.

Anche questo studio, non ebbe alcun seguito, ebbi ancora modo, in uno degli ultimi sopralluoghi, di andare a fracassare uno sci contro un masso nascosto nella neve, finendo, nel tuffo conseguente, a cozzarvi con la fronte, restando per qualche minuto privo di conoscenza, per fortuna, quel masso era liscio, altrimenti avrei rischiato conseguenze ben più gravi.

Non è piacevole lavorare per niente, ma più mi dispiacque, ancora una volta, che fossero state deluse le aspettative di gente, divenuta amica, di lavorare nel proprio paese, senza essere obbligati ad emigrare.

Studio del Gruppo del Monte San Franco, nel Gran Sasso.

Questo ennesimo studio fu il canto del cigno, per la mia attività professionale come progettista nel settore del turismo invernale.

Il Monte San Franco, 2132 m.s.l.m., era già stato individuato nel precedente Studio del Comprensorio del Gran Sasso d'Italia, come un sito adatto per la creazione di una stazione di sport invernali. Esso è accessibile dalla dalla SS. 80, regolarmente tenuta sgombra dalla neve dall'A.N.A.S, con una breve strada di arroccamento a partire dai pressi del passo delle Capannelle. Le aree Sciabili sono esposte a settentrione, garanzia di una migliore qualità della neve, l'esposizione al vento che sul massiccio è notevole, è relativamente minore, il sito gode di una ottima posizione panoramica, sul Gran Sasso e specialmente verso i [Monti della Laga](#) ed il lago di Campotosto.



Il comprensorio comprende due avvallamenti detti Valle dell'Inferno e Valle del Paradiso, il primo, come la denominazione lascia intuire, più aspro e scosceso il secondo più dolce.

Gli studi si svilupparono secondo le procedure già descritte per gli altri comprensori. Una particolare attenzione fu dedicata al problema delle valanghe, più importante sul Monte San Franco,



data la conformazione del bacino.

Fu incaricato di un'analisi del problema e di una proposta progettuale un simpatico inglese, Collin Fraser, esperto in materia, formatosi alla scuola degli operatori svizzeri, del settore. In base a tali esperienze, pubblicò

negli anni 70, un libro intitolato: "L'enigma delle valanghe", edito in Italia da Zanichelli.

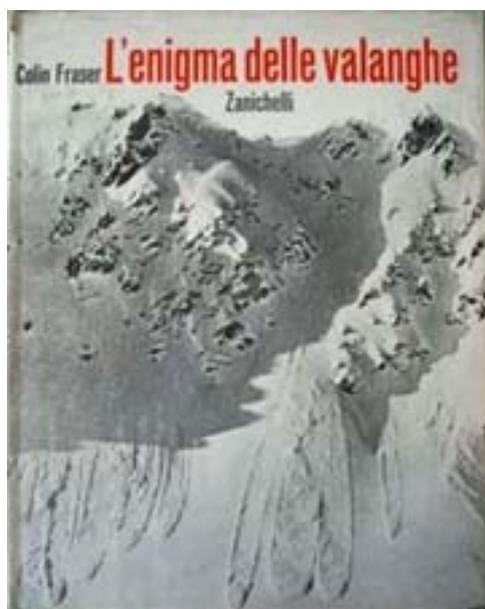
Per proteggere dalle valanghe la via di accesso, fu prevista la costruzione di una serie di barriere metalliche. L'architetto Chappis, non condivideva questo tipo di impostazione, egli sosteneva che le barriere, possono causare accumuli di neve pericolosi, preferendo il metodo usato in molti casi sulle Alpi svizzere, che consiste nel provocare la caduta della neve, prima che si accumulino in grosse masse, mediante cariche di esplosivo da collocare da esperti operatori, portati in quota con elicotteri.

Per sottoporre l'intervento alle autorità locali, fu elaborato un progetto di massima, di infrastrutture, insediamenti ed impianti. Questo progetto incontrò il favore solo del sindaco di Pizzoli, nel cui territorio ricadeva, ma non quello delle autorità regionali, che temevano facesse concorrenza agli impianti da tempo installati, sul Gran Sasso, gravitanti su L'Aquila, non comprendendo che il moltiplicarsi di valide offerte aumenta l'attrazione, come dimostrano la molteplicità delle stazioni delle Dolomiti .

Fu convocato un incontro con il sindaco di Pizzoli, al quale parteciparono vari dei nostri dirigenti, che quando si sentiva odore di baiocchi erano soliti precipitarsi per divenire protagonisti di progetti di cui poco o nulla si erano occupati innanzi.

Fu decisa la sistemazione della pista di accesso, e la costruzione di un capannone di cantiere, che servisse di base logistica per l'avvio della fase esecutiva. Quel capannone,

effettivamente costruito, fu come pietra tombale per questo e tutti i progetti dell'EFIM nel campo del turismo montano, probabilmente fu un bene che tutto finisse senza danni. Per quanto mi riguarda, a parte qualche minuzia, li cessò la mia attività di progettista in questo, per me, appassionante settore.



Come mi muovevo



Al rientro finalmente si scia !

D'estate, o comunque nei mesi senza neve, ciò che mi serviva era essenzialmente un paio di scarponi solati [Vibram](#). In inverno ho sempre adottato sci da discesa, con attacchi long lanier, quasi sempre scarponi da discesa, preferendo il miglior controllo e tenuta sulle nevi spesso ghiacciate dell'Appennino. In salita, agevolato dalla neve quasi sempre dura nelle prime ore, preferivo salire per la massima pendenza a piedi, sci a spalla, con rari problemi, anche calzando scarponi da discesa. Consideravo tollerabile, quando ero obbligato ad usare le pelli di foca, il fatto di avere il tallone bloccato dagli attacchi da discesa, riuscendo con una lieve apertura a scaletta dello sci superiore , a guadagnare quota in scivolata.

Nell'avvicinamento, usavo quasi sempre una normale berlina, talora una Land Rover, che comunque in neve alta presto toccava col pianale, consentendomi un insignificante guadagno rispetto alla berlina. Usando il piccolo gatto delle nevi Prinoth, si guadagnava su pendii non troppo accidentati, meno in presenza di accumuli di neve, che, occorreva superare in successivi tentativi, arretrando e tornando ad avanzare per aprirsi una traccia. Il gatto era indispensabile per portare in montagna collaboratori incapaci di sciare.

Dulcis in fundo

Non, capitava sempre, ma non era comunque insolito che alla fine di una giornata, di salita con le pelli di foca o sci a spalla, di rilevamenti e di osservazioni, talora di interventi di

riparazione o messa a punto degli anemometri, seguisse, dulcis in fundo, la gioia di una discesa, su neve sulla quale eravamo gli unici a lasciare le scie delle nostre serpentine o delle nostre picchiate l'unico inconveniente era che la discesa terminava troppo presto!

.

