



CLUB ALPINO ITALIANO

Sezione di Sesto San Giovanni

via Giardini, 8 - tel.

02-2426875 e-mail:caisesto@tiscali.it www.caisestosg.it

Alpinismo Giovanile

Notiziario:

Febbraio 2023



Domenica 23 Febbraio

Eccoci di nuovo con l'escursione di Febbraio!

Durante questa escursione parleremo di storia, osserveremo l'abilità dell'uomo di costruire ed organizzarsi nel momento del bisogno.

Parleremo della guerra, di soldati e di imprese tanto titaniche quanto inutili.

Percorreremo la Linea Cadorna, visiteremo i suoi bunker e le trincee.

Ci aspetta inoltre Porto Ceresio e il monte Grumello.

Per cui, baionett..hem.. racchette in spalla e si parte!

LA LINEA CADORNA



Gli studi per una catena di fortezze che proteggesse il confine Italo-Elvetico hanno origine nel 1862, subito dopo la creazione del Regno d'Italia, quando la Commissione permanente per la difesa dello stato suggerì, nel suo piano generale, la costruzione di una serie di fortini muniti di batterie di cannoni per bloccare eventuali tentativi di invasione lungo la dorsale Val d'Ossola-Lago Maggiore-Ceresio- Lago di Como, con particolare attenzione alle vie dello Spluga e del Maloja.

Nello stesso anno, a causa del cattivo stato delle Regie Finanze, si decise di studiare un piano ridotto di difesa e si pensò di non tenere conto delle possibili offensive provenienti dalla Svizzera.

Le nuove fortificazioni restarono perciò sulla carta. Il progetto venne ripresentato ancora in anni successivi, nel 1871, nel 1882 ma sempre per la mancanza di fondi venne accantonato.

All'inizio della prima guerra mondiale, la Germania invade il Belgio neutrale per aggirare le posizioni Francesi. Nel settembre 1915 il Generale Carlo Porro, sottocapo di Stato Maggiore teme la possibilità di un' invasione Tedesca dalla Svizzera ed il relativo dilagare delle armate germaniche nella pianura Padana con occupazione di Milano, cuore industriale dello stato.

Luigi Cadorna, capo di Stato Maggiore, riprende allora il vecchio progetto e, con opportune modifiche, ordina di allestire una complessa linea difensiva del confine Svizzero con una rete di strade, trincee e fortificazioni; i lavori furono iniziati nel 1916 e appaltati a parecchie ditte, tra le quali molte varesine, queste lavorarono così bene che ottennero commesse anche per le fortificazioni del Veneto.

Le trincee erano in calcestruzzo e pietra, corredate da piattaforme su cui salire per sparare e da nicchie piccole e grandi per le dotazioni di munizioni. I trinceramenti erano un susseguirsi con sviluppo a linee spezzate, spesso con angoli acuti che garantivano maggior protezione dallo scoppio di granate. Ogni trincea era fornita di latrina e, dove possibile da fontanelle d' acqua potabile.

Ad intervalli regolari si trovavano nicchie per il ricovero delle sentinelle in caso di pioggia, numerosi tratti in galleria (ridotte), garantivano una certa sicurezza in caso di bombardamento. A breve distanza le une dalle altre, delle scalette, permettevano ai soldati rapide uscite in caso di contrattacco.

Lungo le trincee ad intervalli regolari si trovavano postazioni di mitragliatrici, batterie di cannoni, bunker in calcestruzzo rinforzato, batterie in caverna, sotto le creste dei monti, ben camuffati dalle rocce circostanti, questi erano i pezzi d'artiglieria di maggior calibro, con maggior volume e potenza di fuoco, poi vi erano osservatori, magazzini, depositi munizioni, comandi, caserme, strade, insomma un' opera ciclopica che prevedeva 88 appostamenti per batterie di cannoni,(11 in caverna), 25.000 metri quadrati di baraccamenti, 296 chilometri di strade camionabili, 400 chilometri di carrarecce e mulattiere. Questo enorme lavoro fu compiuto da 20.000 operai e costò una somma paragonabile a 105 milioni di euro attuali.

È curioso sapere che la vicina Svizzera si dotò nello stesso periodo di fortificazioni simili e costruite in modo speculare alla Linea Cadorna, nel primo dopoguerra gli sbarramenti svizzeri furono rinforzati ed ammodernati con opere di nuova concezione. Molte di queste fortificazioni, in un quadro difensivo legato alle difficoltà imposte dalla particolare natura del territorio, sono tuttora attive e mantenute in piena efficienza.



IL COMPLESSO FORTIFICATO DEL MONTE ORSA



Il massiccio dell'Orsa è di chiara matrice carsica, abbonda di grotte naturali tra cui la famosa "Mamma Emma", i fianchi del monte sono ricoperti da bosco ceduo misto. Anticamente era una zona selvaggia frequentata da orsi, cervi, lupi, che ne facevano una naturale riserva di caccia. Deve il suo nome probabilmente all'uccisione di un'orsa gigantesca da parte di Andrea Mozzoni, signore di Bisuschio, durante una caccia in onore di Galeazzo Maria Sforza nel 1400.

Le fortificazioni della linea Cadorna, delineano un immaginario triangolo che circonda la parte alta del monte, inizia a 865 mt. di altitudine, a destra della strada militare si aprono due ingressi che portano al complesso di gallerie per postazioni di grosso calibro, comprende sei grandi camere per l'alloggiamento dei cannoni collegate da un ampio corridoio di circa

150mt. di lunghezza, interessante il sistema di prese d'aria per l'eliminazione dei fumi degli spari.

All'uscita del lato opposto dopo circa 500 mt. si giunge ad un bivio, risalendo a sinistra sulla cresta percorreremo ora la lunga linea di trincee e fortificazioni che si affaccia sullo strapiombo fino al Monte Pravello.

Le opere militari, hanno saputo sfruttare molto bene le caratteristiche della roccia calcarea disposta in grandi blocchi naturali per avere una copertura alle spalle, mentre davanti ha integrato gli speroni rocciosi con parapetti in modo di formare un unico baluardo, che dal basso si mimetizza in modo magistrale, seguendo l'andamento morfologico della montagna.

I tratti di parapetto sono forniti di feritoie, utilizzate come osservazione o postazioni fucilieri, dopo le prime due sezioni troviamo una postazione per mitragliatrici, ancora trincee con postazioni fucilieri, appostamenti per cannoncini, piazzole, ridotte, bunker, mitragliere, ecc. fino alla vetta del Monte Pravello dove una garitta abbandonata segna il confine Italo-Elvetico.

Molte altre sono le postazioni sul Monte Orsa, ma il passare del tempo ha reso pericoloso entrarvi, il pericolo di crolli, il fango che si è accumulato all'interno, consigliano di non correre rischi.

Subito dopo la guerra, nel 1919, iniziò il dibattito per il controllo e la manutenzione della linea Cadorna: le opere militari si erano dimostrate inutili ma nessuno lo avrebbe mai ammesso, la costruzione delle fortificazioni aveva arricchito la provincia di una nuova e preziosa rete di strade, mulattiere e sentieri, molto utili ma certamente costose da mantenere.

Le amministrazioni comunali, cercavano di spingere il Governo ad un pronto intervento di manutenzione, il che avrebbe risolto anche in parte il problema della disoccupazione, che la depressione post-bellica aveva creato. Lo stato però non aveva i fondi necessari e avrebbe volentieri scaricato i costi sugli enti locali. La questione si prolungò per decenni, così nel 1933 il Genio Militare decise di consegnare ai comuni le strade purché essi adottassero delibere di manutenzione accollandosi le spese.

APPUNTI DI VIAGGIO

DOMENICA 19 FEBBRAIO

RITROVO ORE 06:45 SESTO F.S

PARTENZA ORE 07:08

RITORNO ORE 18:50

PRANZO AL SACCO

COSTO DELL'ESCURSIONE € 15,00

(Vi preghiamo di lasciare ai ragazzi i soldi contati)

EQUIPAGGIAMENTO CONSIGLIATO:

Abbigliamento secondo stagione, scarpe da trekking, occorrente per la pioggia
(mantellina + ombrellino)

- **LUNGO IL PERCORSO NON CI SONO PUNTI ACQUA, PER CUI CONSIGLIAMO VIVAMENTE DI AGGIUNGERE UNA BOTTIGLIA D'ACQUA, OLTRE ALLA SOLITA BORRACCIA.**
- **LE GALLERIE SONO DAVVERO POCO ILLUMINATE, SE AVETE DELLE TORCE, FATELE PORTARE AI VOSTRI RAGAZZI.**

TERMINE ULTIMO PER LE ISCRIZIONI

**GIOVEDÌ 16 FEBBRAIO
ENTRO LE ORE 12.00**

