

# Giorgio Forti



7 Maggio 1995 - Traversata C.Imperatore Prati di Tivo

## ***Indirizzo di saluto al 3° raduno “vecchie glorie” del 25 settembre 2004 ai Prati di Tivo***

Il feroce Saladino mi ha ordinato di scrivere un pezzo possibilmente brillante. Non ho capito se si rivolgeva alla vecchia gloria (mai esistita) o al Sindaco di Pietracamela (pro-tempore).

Nella prima veste il momento di maggior gloria si ricollega al basket, nel senso che dopo avere fatto la via dei Pulpiti (beninteso da terzo, ma partendo a pedagna da Pietracamela) la sera stessa ho disputato a Roseto la mia più grande partita di pallacesto.

Voglio dire che da arrampicatore ero buono solo come portatore di grandi pesi e venivo issato a forza, compresi i grandi pesi, dal capo o dal secondo di cordata.

Oggi è per me decisione grave scegliere fra l'Abbate-Acitelli ed il Canale di mezzo perché il 2° grado mi pare molto impegnativo.

Al basket invece ero bravino e mi pareva esaltante accoppiarne le prodezze con la fatica dell'ascensione e relativo approccio.

Opera più meritoria cerco di svolgerla da Sindaco, sia promuovendo la conservazione della memoria storica dell'alpinismo sul Gran Sasso, a partire dal De Marchi in avanti, sia favorendo la frequentazione della montagna in tutte le sue specialità. Del resto amministro un paese che ancora si vanta degli Aquilotti e quindi è poca fatica.

Tuttavia non capisco né le denominazioni fantasiose di molte vie di roccia (tipo “Le stelle splendevano nel cielo blu”), né l'attività di certi enti che spendono grandi soldi nel fondo valle, trascurano completamente i benemeriti sentieri non più battuti da pastori e si affannano a cancellare le vie ferrate che sono state costruite per facilitare gli approcci o comunque per invogliare i meno bravi a salire comunque sulle falesie.

Peggio ancora certi esponenti del CAI, per fortuna non più in carica, che un bel giorno al Franchetti affermarono che a loro i rifugi non interessano perché in montagna di gente ce ne va già troppa.

E vengo ai rifugi. Conoscete tutti quello di Arapietra, detto anche Mussolini, Ostello o rifugio diroccato. Non è diroccato per niente, perché è fatto di pietre scalpellate a mano che lo rendono imperitura opera d'arte manuale. Ne parte fra poco il restauro, compresa un'aula scuola destinata a tutte le istituzioni che si occupano di montagna.

Avrà 50 posti letto, tanti quanti alpinisti trasporta un autobus, e completerà la catena che parte dal Duca degli Abruzzi, continua con il Garibaldi e oggi finisce con il Franchetti. Si tratterà di un sistema di accoglienza ad alta quota di grande valenza e degno della montagna che ci sovrasta.

Si dovrebbero recuperare i deliziosi rifugetti ex Forestale disseminati su tutta la catena, ma sono al di sopra dei 600 metri e quindi non interessano agli enti preposti alla montagna.

Vogliamo eliminare alcune strade costruite quando l'automobile era per molti ancora un miraggio, mentre oggi è uno status symbol specie se a quattro ruote motrici per andarci sui prati.

Favoriremo il trasporto collettivo (così come la ricettività collettiva) e puntiamo a collegare l'autostrada con i Prati di Tivo mediante ferrovia a cremagliera e non su gomma o per funivia. Ve lo immaginate un vagone scoperto che si arrampica davanti al Paretone?

E poi il paese. Pietracamela entrerà nel Club dei borghi più belli d'Italia e così i suoi vicoli, le sue pitture rupestri saranno conosciuti anche da coloro che oggi frettolosamente sorpassano il centro storico per correre ai Prati di Tivo.

Anche la pastorizia riprenderà sulla montagna di Intermesoli, perché c'è un progetto che tende a valorizzare i prodotti locali.

Per finire, e tornare all'alpinismo, a Pietracamela è già in allestimento un museo ad esso dedicato.

Il feroce Saladino sarà deluso perché di brillante non ho scritto proprio niente. Ma di notizie e proposte ne ho stese parecchie, sperando di riuscire a concretizzarle e che non si rivelino solo frottole.



**Giorgio Forti a capotavola durante il terzo raduno ( foto: Geri Steve)**



**Studio del Sindaco - Comune di Pietracamela (foto: Roberto Colacchia)**

### ***Via Panza-Muzii-Forti sulla Nord del Corno Piccolo, prima salita***

M'è stato chiesto di raccontarne ma da una parte ricordo poco perché sono passati più di 60 anni e dall'altra preferisco non dilungarmi per non incorrere, causa carenze sia tecnico-alpinistiche che letterarie, in brutte figure.

Della via esiste comunque nelle guide una relazione, scritta però dai successivi salitori perché Antonio Panza detto Pallino essendo uno dei più forti del gruppo degli Aquilotti detestava mettersi in mostra; quella poi non la riteneva una vera via d'arrampicata in quanto non porta dritto in vetta.

All'epoca non venivano considerate degne di interesse varianti e variantine anche difficili, figurarsi un itinerario che va a finire su una cresta; d'altra parte sul Gran Sasso le vie classiche sono rimaste sempre le stesse salvo l'aggiunta di qualche percorso sul Paretone di Corno Grande e alcune arrampicate importanti sulla Est di Corno Piccolo come quelle sul Monolito e a Est della Crepa.

Nell'estate 1949 mio cognato Gigino Muzi e io soggiornavamo alla casetta forestale dei Prati di Tivo, gentilmente concessa, che oggi è il Rifugio delle Guide; ed eravamo appunto lì quando una mattina presto passa Pallino

- M'accompagne, ci chiede, a fare una gita a Corno Piccolo?

- Volentieri, rispondiamo noi.

Oltre che forte Pallino è un amico, quindi il volentieri è sincero.

- Magari andiamo alla cresta nord-est o al Canale di mezzo, aggiunge lui.

- Benissimo, diciamo noi.

Infatti itinerari come questi, anche se conosciuti, non ti stancheresti mai di ripeterli, per il panorama, per la roccia, per lo stare insieme.

Strada facendo Pallino accenna però a qualcos'altro, pare ci sia un canale verticale che porta circa a metà della cresta nord-est caratterizzato da un'evidente strozzatura: potremmo provare lì, dice.

La novità è un altro elemento in aggiunta a quelli citati sopra per cui accettiamo entusiasti, soprattutto io che già mi vedo passare alla storia come primo salitore d'una via – anche se in realtà farò anche qui da terzo, l'uomo di fatica che raccatta i chiodi.

Traversiamo quello che c'è da traversare poi Pallino attacca il canale fessura che porta in alto: va spedito perché, forse l'ho già detto, è davvero forte, mio cognato sale facilmente, io in qualche modo e con qualche aiuto me la cavo.

Arriviamo sotto la strozzatura sovrastata da un tetto e Pallino deve sbuffare un bel pò per superarla: mi dicono che nella guida Ardito il tratto viene descritto come 'uno stretto camino liscio e strapiombante' ed è certo il passaggio più duro che ho affrontato nella mia fulgida carriera d'alpinista.

Siamo sopra, contenti e soddisfatti ma nessuno, a cominciare dal capo, si prende la briga di stendere uno straccio di relazione così che corro il rischio di non comparire, visto che questa era e resta la mia prima e unica 'prima', su nessuna guida.

A immortalarmi, per fortuna, ci hanno pensato i ripetitori.

*Giorgio Forti*



**Corno Piccolo - estate 1951**

## **Il progetto di cremagliera dalla Valle del Vomano ai Prati di Tivo**

Dalla conoscenza della 'nostra' e di altre montagne e dalla sua esperienza di Sindaco a Pietracamela per i due mandati consentiti dalla legge, Giorgio Forti ha tratto l'idea del trenino a cremagliera da San Gabriele ai Prati di Tivo del quale illustrava nel 2009 analiticamente i diversi aspetti progettuali e ambientali e del quale registra, nel 2012, le difficoltà di realizzazione.

Gli abbiamo chiesto di pubblicare i due 'pezzi' perché quello dell'accesso ai Prati di Tivo dalla valle del Vomano (e quindi dall'autostrada Roma-Teramo) è un grosso e risalente problema ma anche onde permettere ad altri, eventualmente spostando questi scritti in diversa sezione del sito, di dire la loro.

Foto e piantina illustrativa sono state anche esse fornite da Giorgio.

*F. Saladini*

### **BREVE STORIA DI UNA CREMAGLIERA NON REALIZZATA (2009)**

#### **1) L'idea**

Chiunque abbia avuto modo di frequentare le montagne svizzere (o anche austriache e tedesche) sarà rimasto impressionato dall'efficienza e dalla gradevolezza del trasporto su rotaia.

Si va dalla Tirano-St. Moritz (70 km. peraltro non a cremagliera), alla rete di Zermatt (10.000 posti letto, dove si giunge solo in treno), a Sass Fee, per finire alla Jungfrau (3.000 mt. di dislivello sino a quota 3.500).

I vantaggi sono evidenti: dall'assoluta sicurezza, alla facilità di servizio invernale, all'inserimento nell'ambiente, alla capacità di trasporto, al lasciare l'automobile a fondo valle.



Jungfraubahn

La conformazione orografica del percorso (San Gabriele – La Laghetta – Prati di Tivo ed oltre), con attrattive panoramiche incomparabili in tutto l'Appennino, raccomanda la scelta del trasporto su rotaia al fine di godere in maniera assolutamente rilassata del panorama e dei vantaggi poco sopra richiamati.

Inoltre l'unicità dello strumento in Italia (esiste solo una breve tratta da Torino a Superga) potrebbe costituire un motivo di forte richiamo turistico per i frequentatori della montagna e della prospiciente costa adriatica.

In tal modo si favorirebbe il rilancio dell'economia delle due valli limitrofe, anche attraverso un'accelerazione del processo occupazionale.

## **2) La programmazione**

L'amministrazione di Pietracamela, con l'approssimarsi della scadenza della vita tecnica degli impianti di risalita di Prati di Tivo e con l'intento di facilitare l'accesso alla montagna ed ai campi da sci dalla sottostante A24, individuò nel collegamento fra la Valle Siciliana ed il versante Vomano uno strumento fondamentale di sviluppo turistico.

Detto collegamento fu inserito nella programmazione triennale, eventualmente foriero di ampliamento del bacino sciistico (La Laghetta – Rifugio Arapietra – rientro a Prati di Tivo).

In proposito si ricorda che la pista di rientro dal Rifugio, da restaurare urgentemente quale punto di sosta e di permanenza, è stata studiata attentamente al fine di limitare al massimo il sacrificio arboreo e l'impatto ambientale.

## **3) I contatti preliminari**

Gli ovvii destinatari dei primi contatti furono:

a) I frati passionisti di San Gabriele: il Santuario riceve infatti ogni anno oltre due milioni di fedeli. L'interesse subito mostrato all'iniziativa e documentato con un positivo articolo su "L'Eco di San Gabriele", è dovuto alla possibilità fornita dalla cremagliera di proporre ai fedeli un diversivo dopo che abbiano pregato il Santo. I frati dispongono di una tabella dei flussi mensili giacente fra la documentazione del Comune e della Sangritana. Detti flussi assicurerebbero una frequentazione in tutti i mesi dell'anno.

b) La Sangritana, società della Regione a vocazione turistica e depositaria delle cognizioni ferroviarie. Essa mostrò subito un forte interesse in persona del Presidente dell'epoca, il quale mise a disposizione il suo ufficio tecnico.

c) Il Parco e la Regione. Si ritenne opportuno informare subito le due istituzioni, la prima per le varie implicazioni ambientali, la seconda in quanto azionista della Sangritana e redattrice del Piano Speciale Territoriale. Ambedue mostrarono interesse all'idea, pur con le riserve d'uso del Parco relative all'impatto ambientale.

d) La Provincia, in quanto all'epoca titolare della strada Prati di Tivo – La Laghetta.

## **4) La progettazione**

Fu costituita una commissione mista (tecnici del Comune e della Sangritana, quest'ultima nelle persone di Carlini e Ferretti), che iniziò con accurati sopralluoghi e completò il lavoro con la redazione di un progetto di larga massima, che peraltro includeva anche una programmazione economico-finanziaria.

Il progetto è depositato negli archivi della Sangritana e del Comune.

Un contributo importante alla tipologia ed alla scelta del mezzo di trasporto fu fornito dall'ex ingegnere delle Ferrovie Svizzere Ing. Finkbohner, che mostrò grande apprezzamento alla qualità del territorio. Tra l'altro suggerì di non superare la pendenza del 15%, motivo per cui l'originario tracciato di 15 Km fu portato a 17 Km, da coprire in 35 minuti oltre alle eventuali fermate di Forca di Valle, La Laghetta e restaurando il campeggio Yarkhun.

Il percorso fu ritenuto relativamente facile, in quanto in parte di mezza costa, senza necessità di importanti opere civili.

Il costo complessivo fu stimato in circa 20 milioni di Euro, inclusi i mezzi di trasporto.



## 5) I contatti operativi

Terminata la fase di progettazione furono ricercati i contatti necessari anche ai fini del reperimento dei mezzi finanziari. Essi si concretizzarono in visite a:

- Autostrada dei Parchi: forte interessamento anche partecipativo, vista la complementarietà autostrada – ferrovia. Osservazioni circa la indeterminatezza del piano finanziario.
- Ministero dell'Economia: ha redatto un parere positivo, peraltro mai dato in visione, inviato al CIPE, dove giace.
- OPI, società del gruppo Intesa San Paolo: fortemente interessata data la specializzazione in ferrovie; osservazioni sulla sommarietà del piano finanziario.
- Credito Sportivo: impossibilità a prendere in considerazione a causa dei terreni non di proprietà.
- ARPA: mostrò spontaneo interesse, forse in competizione con la Sangritana.
- Comune di Isola del Gran Sasso: fu costituita una commissione mista con il Comune di Pietracamela per la scelta tra funivia, già finanziata dalla Regione con 2 miliardi di Lire ma poi stralciata dal PST, e ferrovia a cremagliera. Nell'assenza dichiarata del Parco, la prima riunione non ebbe seguito.

## 6) L'impatto ambientale

Le ipotesi alternative sul tappeto sono le seguenti:

- strada rotabile Prati di Tivo - Forca di Valle, con tunnel di sommità. Il Parco si è già opposto, anche perché per legge istitutiva non può consentire trafori di qualsiasi genere. Inoltre il progetto è stato stralciato dal PST;
- funivia Fano a Corno – Madonnina, come già detto già stralciata dal PST. Essa riverserebbe su un'area delicatissima una massa di turisti che non troverebbero spazi sufficienti e che rimarrebbero bloccati in caso di interruzione del servizio;
- ferrovia a cremagliera. Progetto successivo al PST e quindi in esso non considerata. Appare l'unica ipotesi possibile in termini di sicurezza, agibilità ed impatto ambientale.

Infatti una monorotaia a scartamento ridotto (con scambio intermedio) comporterebbe un sedime di circa un metro oltre le banchine, contro i nove metri di una strada ed i tralicci e funi sospese di una funivia. L'energia motrice sarebbe fornita da ecodiesel, in quantità sufficiente a consentire la modularità dei convogli.

La società Stadler di Zurigo, a suo tempo contattata dall'Ing. Finkbohner, si era dichiarata disposta a fornire macchine e carrozze progettate secondo le esigenze del cliente. L'investimento complessivo era dell'ordine di venti milioni di euro, comprensivi di tracciato e macchine.

## **7) Normativa**

Mentre appare da escludere la fattibilità della funivia e della strada a causa della contrarietà dichiarata dal Parco e dell'avvenuto stralcio dal PST, la ferrovia potrebbe essere approvata dal Parco, data l'assenza di trafori e di importanti opere civili. La Regione potrebbe emanare una variante al PST in modo da includere la ferrovia a suo tempo non esaminata.

Gli aspetti normativi sono stati compiutamente descritti nello studio del 2006 redatto da Sviluppo Italia ed inserito fra la documentazione del Comune.

## **8) Stato delle cose**

La riunione tenutasi in agosto a Prati di Tivo ha segnato una tappa importante per il rilancio del progetto ferroviario. Di particolare rilevanza la presenza della Sangritana, naturalmente deputata all'eventuale realizzazione, all'epoca resasi inspiegabilmente irraggiungibile dopo una faticosa e fondamentale collaborazione.

Si ripete che tutta la documentazione citata, ed altra eventualmente qui ignorata, può essere reperita presso gli uffici tecnici del Comune di Pietracamela e della Sangritana.

## **AGGIORNAMENTO 2012**

Mi è stato chiesto un aggiornamento alla nota scritta nel 2009 sul progetto Cremagliera San Gabriele – Prati di Tivo.

In effetti si tratta di un annottamento, perché da allora, malgrado le speranze suscitate da una riunione di agosto di quell'anno tenutasi a Prati di Tivo alla presenza di tutte le autorità pubbliche di Regione, Provincia e Comune, nulla è successo e nulla poteva succedere, perché del progetto non importa nulla a nessuno e qualcuno non sa nemmeno cos'è una ferrovia a cremagliera.

Sorprende soprattutto l'atteggiamento della Sangritana SpA, statutariamente deputata alla costruzione e gestione di ferrovie, e che gestisce gli impianti di risalita di Prati di Tivo. A sua cura fu redatto un progetto abbastanza dettagliato della ferrovia, progetto che giace indisturbato negli archivi di detta Società e del Comune di Pietracamela. Qualche dettaglio si può leggere nella nota che precede.

Peggio del peggio, si torna a parlare di una strada pedemontana di mezza costa, che costituirebbe un doppione della via di approccio già esistente attraversando villaggi moribondi come tutti quelli di mezza montagna.

A parte la differenza abissale fra l'impatto ambientale di una strada asfaltata e quello di una ferrovia a scartamento ridotto, ciò che sorprende è che non si riesce a distinguere, per un posto come il Gran Sasso, tra la banalità dell'automobile e la civiltà di un turismo qualificato basato, per l'approccio, su mezzi di trasporto collettivi, rilassanti, panoramici e privi di ingorghi maleodoranti.

A dimostrazione, aggiungo qualche foto di ciò che gli svizzeri da oltre un secolo hanno costruito sulle loro montagne. Chiunque sia andato a Zermatt o alla Jungfrau sa di cosa parlo. Riusciranno mai gli abruzzesi ad accostarsi alle montagne che ben conoscono senza montare su ruote di gomma o restando appesi a funi penzolanti?

*Giorgio Forti*



La [Gornergratbahn](#), gestita dalla omonima società privata svizzera, è una linea ferroviaria elettrica a cremagliera a scartamento ridotto di 1000 mm che collega Zermatt al Gornergrat nella regione del Monte Rosa. È la seconda ferrovia più alta d'Europa: solo la ferrovia della Jungfrau raggiunge un'altitudine maggiore.



## Jungfraubahn

La ferrovia della Jungfrau, progettata da Adolf Guyer-Zeller, è la più alta d'Europa raggiungendo la quota di 3.454 m s.l.m. La sua costruzione rappresentò una delle grandi sfide dell'industria ferroviaria del primo '900.

La linea, inaugurata nel 1912 dopo 14 anni di scavi, parte dalla stazione di Kleine Scheidegg e, attraverso una galleria di 7 km scavata all'interno della parete nord dell'Eiger e del Mönch, raggiunge lo Jungfraujoch.