

LA BASE FANTASMA DEL MONTE SCINAUZ



Alpi Carniche (dorsale Friuli Venezia Giulia - Carinzia)

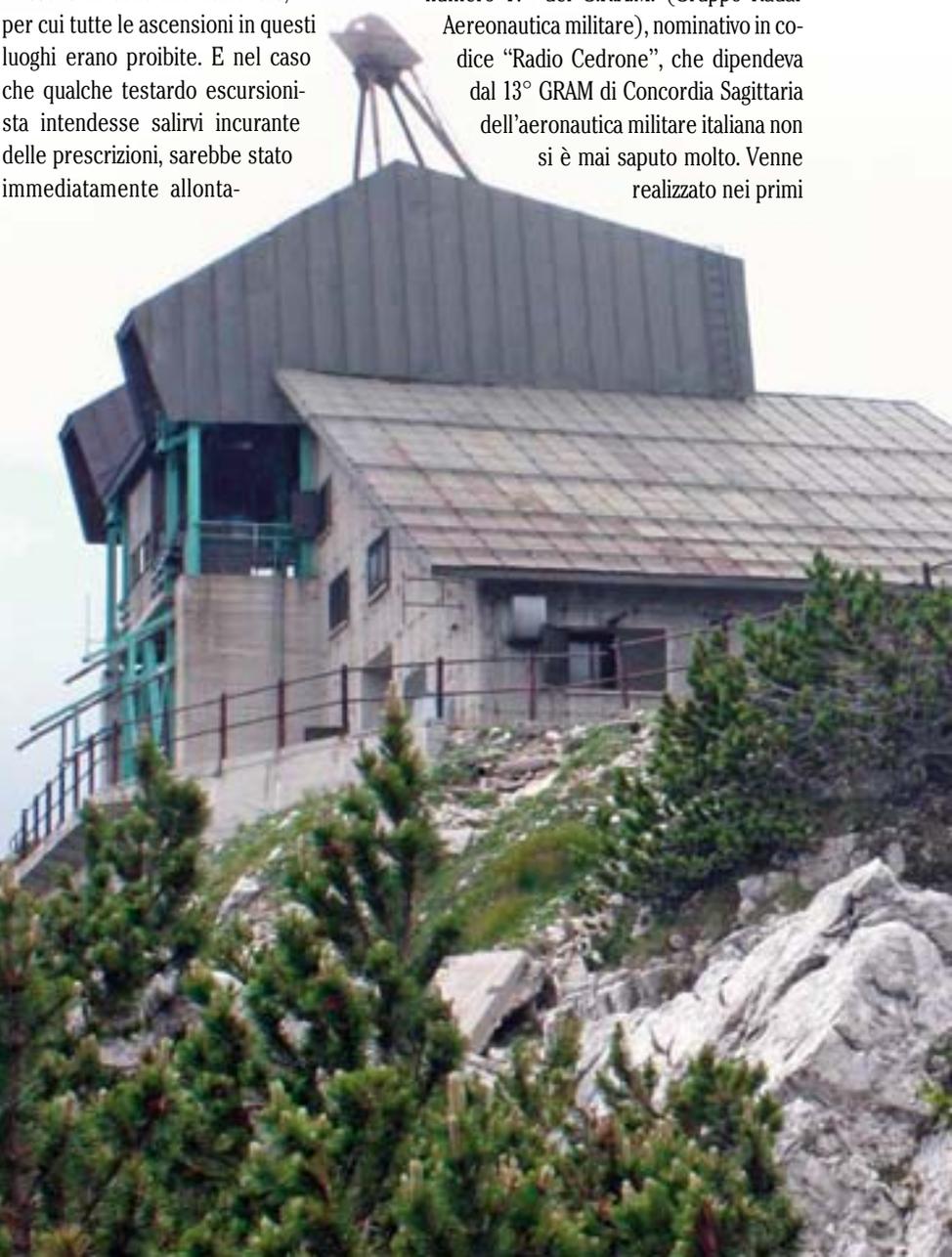
DI MICHELE TOMASELLI
M.TOMASELLI@SCIANDO.IT



È difficile credere che nel cuore dell'Europa vi sia una montagna prepotentemente appariscente, del tutto ben in vista che pochi conoscono e quasi nessuno sale. Eppure, fino a non molto tempo fa, percorrendo la val Canale lungo l'autostrada A 23 in direzione del confine di stato Italia/Austria, gran parte degli automobilisti veniva inevitabilmente attratto da una funicolare militare che, oltre a condurre lo sguardo all'imponente massiccio roccioso del Monte Scinauz stagliato millequattrocento metri più in alto, dava adito a numerose teorie sulla misteriosità di questo luogo.

La ragione di tale misterioso isolamento deriverebbe da rigidissime restrizioni militari imposte dalla NATO, che imponevano la segretezza di questi luoghi per ragioni di difesa e di controllo nazionale, motivo per cui tutte le ascensioni in questi luoghi erano proibite. E nel caso che qualche testardo escursionista intendesse salirvi incurante delle prescrizioni, sarebbe stato immediatamente allonta-

nato. Parliamo dell'ex radar "fantasma" del Monte Scinauz, vetta di 1999 metri a nord di Pontebba (Canale del ferro). Di questo Centro, poi definito Gruppo Radar con il numero 17° del G.R.A.M. (Gruppo Radar Aereonautica militare), nominativo in codice "Radio Cedrone", che dipendeva dal 13° GRAM di Concordia Sagittaria dell'aeronautica militare italiana non si è mai saputo molto. Venne realizzato nei primi



anni '70 e la sua principale caratteristica era quella di poter essere raggiunto unicamente con un'ardita funivia militare. Si dice che fu realizzato per questioni di sicurezza nazionale poichè nel 1969 un MIG-17 ungherese, volando a bassa quota nel territorio italiano, atterrava fortuitamente nel vecchio aeroporto abbandonato di Osoppo in virtù di una pista realizzata dai tedeschi durante la 2° guerra mondiale. Si pensi che durante la "guerra fredda" il campo d'azione di questo potente radar poteva spaziare fino alla catena degli Urali e, molto probabilmente, dopo l'atterraggio di quel

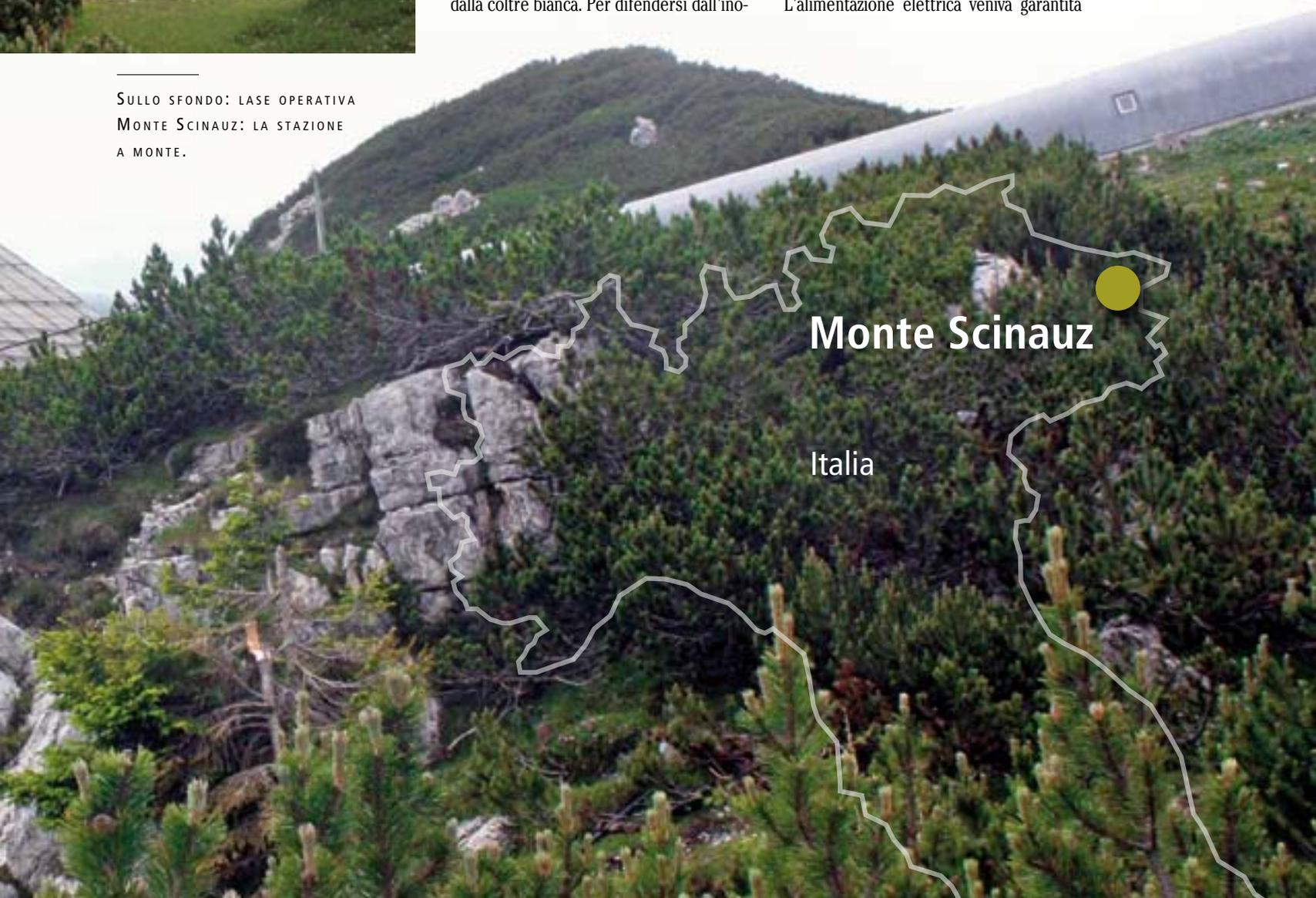


piccolo aereo bianco ed azzurro nella piazza Rossa di Mosca lo stesso venne ulteriormente potenziato. Il massiccio dello Scinauz è sempre stato caratterizzato da inverni rigidi e severi, basti ricordare che nel 1995 una bufera di neve spazzò via temporaneamente il radar: infatti la stazione a monte veniva quotidianamente sommersa dalla coltre bianca. Per difendersi dall'ino-

IL TUNNEL INTERNO

spitale inverno i militari costruirono un tunnel lungo trecento metri dapprima in legno e poi in ferro allo scopo di collegare il locale d'arrivo della funicolare agli alloggi degli avieri, al refettorio ed alla struttura per gli apparati, al riparo dalle intemperie. L'alimentazione elettrica veniva garantita

SULLO SFONDO: LASE OPERATIVA
MONTE SCINAUZ: LA STAZIONE
A MONTE.



La base fantasma del Monte Scinauz



da generatori a gasolio nei diversi locali e da gruppi elettrogeni a gasolio per il radar. Dal 2003, dopo la caduta della cortina di ferro, il radar è stato rimosso con conseguente chiusura della base operativa, mentre la sensazionale funicolare dello Scinauz è stata smantellata proprio l'anno scorso. La zona oggi, seppur abbandonata (ma non ancora smilitarizzata), può diventare un interessantissimo itinerario escursionistico, offrendo paesaggi di notevole fascino. Richiede però elevato impegno fisico e grande senso di orientamento in funzione di percorsi lunghissimi di difficile individuazione in zone completamente impervie e selvagge. Non per niente si potrà scommettere di camminare per ore senza incontrare mai nessuno. Ad accentuarne l'isolamento, i versanti nord e est dello Scinauz si trovano ubicati all'interno della Foresta

L'AREA DOVE ERA SITUATO IL RADAR.

di Tarvisio, mentre quelli ovest e parte del sud si trovano nella riserva integrale statale di Rio Bianco visitabile ed accessibile solo per ragioni di studio o di escursioni naturalistiche. Come se non bastasse nel 2003 una terribile alluvione distrusse gran parte della già precaria rete sentieristica nei versanti sud, est ed ovest.

PERCORSI ESCURSIONISTICI

NASSFELD / PASSO PRAMOLLO / 1'530 m stazione sciistica (Austria)

Tempo di percorrenza: solo andata 5 ore

Dislivello solo andata: 650 m in salita - 240 m in discesa

Grado di difficoltà: impegnativo con alcuni passaggi di primo grado

Sicuramente l'accesso più facile. Dall'albergo al Forcello una lunga camminata in saliscendi conduce dapprima a F.la Cerchio e poi a Malga Biffil, successivamente su percorso di difficile individuazione si raggiunge l'uscita della gola degli Uccelli (tratto esposto con pezzi di sentiero franato). Ignorando le indicazioni di traccia della Tabacco è opportuno te-

nersi sulla destra su traccia di sentiero evidente e ben segnato fino alla sommità dello Scinauz. In questa escursione sarà possibile ammirare in tutto il loro splendore alcune orchidee e la Wulfenia Carinthiaca. Quest'ultima pianta erbacea perenne, rizomatosa rustica con fiori molto ornamentosi cresce solamente in queste zone e nei Balcani.

SANTA CATERINA, 660 m

Tempo di percorrenza: solo andata 4 - 5 ore

Dislivello solo andata: 1360 m

Grado di difficoltà: molto impegnativo con passaggi oltre il primo grado e percorso molto incerto.

Val Canale - raggiungibile dalla strada statale Udine - Tarvisio. Da Santa Caterina oltrepassare il torrente Rio Bianco per percorrere un'antica traccia di sentiero incerta che conduce dapprima al Monte Pin e poi al Monte Ghisniz. Ora su tratti molto esposti attraversare a mezza costa la dorsale e mirare alla stazione della funivia già visibile. Dopo l'alluvione del 2003 gran parte dei dispositivi di fissaggio e di assicurazione è stata completamente diavolta rendendo il percorso assolutamente sconsigliato e pericoloso. Tra l'altro esso si svolge in un'area forestale integrale ed in quanto tale necessita di particolare permesso. Dal 2003 per questioni di sicurezza il Corpo Forestale dello Stato non rilascia più autorizzazioni.

PER IL VALLONE DEGLI UCCELLI

Tempo di percorrenza: solo andata 5 - 6 ore

Dislivello solo andata: 1400 m

Grado di difficoltà: estremamente impegnativo ed altamente sconsigliato

Fra tutte le gole che confluiscono nel Canal del Ferro il vallone degli Uccelli è la più impervia e selvaggia. Le sponde orientali dei monti Brizzia e Bruca vi precipitano con un'alternanza di dirupi, verdi costoni e burroni. Un arduo percorso aperto dai cacciatori, dapprima su sentiero attrezzato poi materializzato sul letto del Rio degli Uccelli, conduce su tracce disagiati all'uscita della gola ri-



IN DISCESA VERSO MALGA BIFFIL.



NEI PRESSI DI PASSO PRAMOLLO.

congiungendosi all'itinerario 1. Il percorso offre possibilità di osservare camosci e opere militari. A causa delle ripetute alluvioni avvenute nel 1996 e 2003, il sentiero è stato interessato da importanti smottamenti, quindi al momento è dichiarato inagibile.

È possibile arrivare a Malga Biffil anche dal bellissimo alpeggio dell'Egger Alm raggiungibile da Hermagor in Austria (facile).

Servizio operativo Base Monte Scinauz

La base a monte era denominata Cedrone, quella a valle Orso. A monte pare che lavorassero tre militari di leva, un generico, due v.a.m (vigilanza aeronautica militare) più due sottoufficiali tecnici. A valle rimaneva il resto della truppa (normalmente un capoposto, un ingressista e due piantoni). Il comandante era un Maggiore (unico ufficiale), tutti gli altri graduati erano sottoufficiali tecnici. Di solito prestavano servizio quattro avieri in servizio permanente ad altri militari di leva che effettuavano turni su periodi di quindici giorni. La funivia era impressionante; si racconta che per dare il benvenuto alle reclute i v.a.m. bloccavano nel vuoto la funivia in corrispondenza della seconda campata (quella più alta): ovviamente a causa del vento il dondolio era assicurato. Un'installazione radar militare di alta montagna di medesime caratteristiche

esisteva anche a Bressanone sul Monte Telegrafo, dismessa però già a metà degli anni Ottanta.

Alcuni dati sulla funivia del Monte Scinauz

La funivia è stata costruita dalla Ditta Agudio agli inizi degli anni Settanta, è stata rimodernata alla scadenza della revisione ventennale. Dismessa l'8 ottobre 2003 (la base a valle è stata comunque presidiata ancora per qualche mese), e infine smantellata nel 2009. Oggi rimangono i fabbricati a valle e a monte. La funivia era una bifune a va e vieni con argano di soccorso. Aveva la particolarità di avere l'argano a valle ed i contrappesi a monte. La sala controllo era a valle, le cabine erano due: una per il trasporto di persone (portava 12 persone compreso l'agente di vettura), l'altra materiale vario, normalmente una cisterna con 600 litri di gasolio. La corsa normale durava 12 minuti.

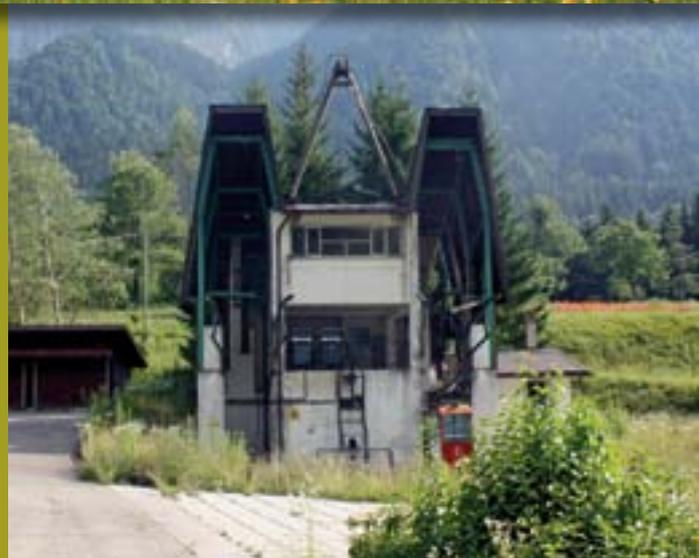
Lunghezza totale tratta: 2861m

1° campata: 600 m

2° campata: 100 m

3° campata: 2'161 m

Il motore principale era in corrente continua ed aveva 60 KW; le funi portanti erano di 34 mm e la traente di 19; la terza campata prospettava un salto nel vuoto di 995 metri; la velocità con motore principale era di 4.5 m/s.



BASE OPERATIVA MONTE SCINAUZ.

Alcune informazioni sui centri Radar In Italia

I gruppi radar dell'aeronautica militare italiana assicurano nell'area di responsabilità la sorveglianza dello spazio aereo, la condotta di azioni tattiche e la diffusione delle informazioni sulla situazione aerea agli altri enti della catena di comando e controllo. Nel 1980 la difesa aerea italiana era pienamente integrata nell'Organizzazione del Trattato Nord Atlantico (NATO) ed i centri radar della difesa aerea erano in parte integrati in un sistema automatizzato NATO denominato NADGE (NATO Air Defence

La base fantasma del Monte Scinauz

Ground Enviroment). Con il termine RADAR (Radio Detection and Ranging) si definisce un sistema di rilevazione del bersaglio e misura della distanza a mezzo radio. In sostanza il sistema NADGE consentiva di rappresentare e aggiornare la situazione aerea in tempo reale con una sensibile riduzione dell'inevitabile margine di approssimazione dovuto all'attività degli operatori manuali; nella zona di copertura del radar i dati venivano convertiti in coordinate polari e le relative indicazioni di posizione, quota, direzione, velocità e nominativo del volo venivano trascritte dagli operatori su lastre di plexiglass, mentre altro personale li annotava in un apposito documento. La trasmissione dei relativi dati da un centro radar fonetico manuale a uno automatizzato avveniva per telefono, mentre per i centri integrati nel sistema automatizzato la registrazione comprendeva anche i dati "remoti" percepiti e trasmessi dai radar dei centri limitrofi.

LA FORESTA DI TARVISIO

Descrizione e cenni storici

La Foresta di Tarvisio si estende per quasi 24'000 ettari tra le Alpi Carniche e quelle Giulie della provincia di Udine, ai confini con Austria e Slovenia. La sua storia ha origini lontane: infatti nell'anno 1007 l'Im-

peratore di Germania Enrico II, il Santo, la concesse al vescovo di Bamberg in Baviera che ne detenne il dominio fino all'anno 1759 quando fu acquistata da Maria Teresa, Imperatrice d'Austria. Conclusa la prima guerra mondiale, in base al trattato di San Germano, venne attribuita nell'anno 1919 all'Italia ed incorporata nel Demanio dello Stato. Oggi la Foresta di Tarvisio è di proprietà del Fondo Edifici di Culto, Ente del Ministero dell'Interno, mentre la sua gestione è affidata al Corpo forestale dello Stato sin dall'anno 1932. La Foresta è caratterizzata da una gran varietà di habitat naturali e ospita una flora eterogenea, oltre che una ricca fauna comprensiva di grossi predatori. Anche il celebre abete rosso di risonanza, da cui si ricavano importanti strumenti musicali a corda, vive fra questi boschi. Le bellezze paesaggistiche sono esaltate dalla varietà degli ambienti naturali: dai boschi della media montagna si passa alle spettacolari guglie degli ambienti rupestri, alle praterie alpine, fino alle nevi perenni.

Riserva Naturale dello Stato Rio Bianco

La riserva si estende nel Comune di Malborghetto per quasi 378 ettari ad un'altitudine compresa fra i 730 e i 1'000 m. Appartiene al Fondo Edifici per il Culto del



IL VERSANTE NORD DELLO SCINAUZ.

Ministero degli Interni. Il suo territorio appare impervio e selvaggio, lo stesso infatti è costituito da pendii scoscesi (35-40°), ripidi ghiaioni mobili e frequenti salti di roccia. Dal punto di vista geologico la natura della zona è piuttosto uniforme con predominanza di dolomia, calcari dolomitici e calcari più o meno stratificati. Date le notevoli difficoltà di accesso, la natura si è mantenuta quasi intatta rappresentando uno degli ambienti più integri delle Alpi orientali. La riserva è ricca d'acqua, con numerose sorgenti che scaturiscono dalle montagne circostanti e affluiscono nel Rio Bianco. Al suo interno possiamo trovare camosci, cervi, caprioli e preziose presenze di gallo cedrone, di picchio tridattilo, di civetta nana, di fagiano di monte, aquila reale, gufo reale e grifone. Inoltre si sono registrate numerose osservazioni di orso bruno e lince. Fra gli animali di taglia minore troviamo lo sparviero, il gheppio, il corvo imperiale, il picchio, la volpe, la martora, lo scoiattolo, il topo ragno ecc. Modalità di accesso: visitabile solo per ragioni di studio o escursioni naturalistiche. Attualmente a seguito delle alluvioni 2003 e 2009 non sono rilasciati permessi di accesso. ▲

Siti consultati:
www.funivie.org
www.corpoforestaledellostato.it
gruppo facebook: *Quelli del Monte Scinauz*
www.aeronautica.difesa.it

Cartografia utilizzata:
Tabacco fg. 18 scala 1:25.000
Si fa presente che le strutture militari non vengono indicate su nessuna carta topografica. I periodi migliori per saliri sono da metà giugno a fine settembre

