

Marco **Di Marco** - Andrea **Bagnoli**

UNA FAMIGLIA TANTE IMPRESE, UNA STORIA

La **“Regina delle Dolomiti”** Marmolada
e la **“Freccia nel cielo”** Tofana Cortina



years



Gli autori / The authors

Marco Di Marco, 54 anni milanese, giornalista dal 1984, direttore della rivista *Sciare* dal 2001. Autore del libro "La mia firma sulla neve" (2016) e coautore del libro "Max Blardone, Oggetti, aneddoti e pensieri del nostro campione".

Marco Di Marco, 54, from Milan, has been a journalist since 1984. He is the Lead Editor of the magazine "Sciare" since 2001 and he wrote the book "La mia firma sulla neve" (2016) and is co-writer of the book "Max Blardone, Oggetti, aneddoti e pensieri del nostro campione".

Andrea Bagnoli, classe 1970, architetto varesino dal 1995 (edilizia residenziale e di servizio). Grande appassionato di sci, dal 2016 racconta su *Sciare* la storia di impianti, piste, e strutture di montagna, dal progetto alla realizzazione.

Andrea Bagnoli, born 1970, from Varese, has been an architect since 1995 in the housing and public construction sector. A ski enthusiast, since 2016 he has been writing in Sciare about the history of cable ways, slopes, mountain facilities from their conception to the finished structure.

Coordinamento Editoriale / Editorial Coordination: *Giuliana Boscheri*

Ricerche storiche / Historical research: *Romina Darman*

Traduzioni / Translations: *Cristiana Valenti e Federico Golob*

Editing / Editing: *Luigi Borgo*

Impaginazione grafica / Graphic Layout: *Elena Caneva*

Si ringrazia per la collaborazione il giornalista Ernesto Majoni.

E si ringraziano tutte le persone che, con i loro ricordi e le loro testimonianze, si sono adoperate per aiutare gli autori a ricostruire oltre cinquant'anni di storia.

Special thanks to Journalist Ernesto Majoni for his cooperation.

Many thanks to also all the people who with their memories and tales have helped the authors to tell over 50 years of history.

© *Investimenti Finanziari Srl*

Seconda edizione: *giugno 2019*

ISBN: 978-88-98849-78-9



Edizioni Mediafactory
Cornedo - Vicenza



Finito di stampare nel mese di giugno 2019
da *Tipografia Danzo - Cornedo - Vicenza*

Marco **Di Marco** - Andrea **Bagnoli**

UNA FAMIGLIA TANTE IMPRESE, UNA STORIA

La "**Regina delle Dolomiti**" Marmolada
e la "**Freccia nel cielo**" Tofana Cortina



Un'impresa audace e visionaria

Le parole non riescono a descrivere l'impresa, gli entusiasmi, il coraggio di coloro che a vario titolo hanno ideato, realizzato ed aiutato a gestire questi due iniziative imprenditoriali, la funivia della Marmolada e la Freccia nel cielo a Cortina, sulle montagne più alte e più belle delle Dolomiti.

Questi uomini hanno sfidato la natura impervia, un clima difficile, ostile anche d'estate, e combattuto per immaginarsi le soluzioni...

Io ho continuato l'opera intrapresa cercando di rispettare le impostazioni date dai miei predecessori, ma non è stato sempre facile nell'evoluzione dei tempi.

La nostra esperienza di famiglia è un susseguirsi continuo, esasperante, di alti e bassi che prosciugano energie, ma danno anche grandissime soddisfazioni.

Mio padre Bruno, a cui dedico queste pagine, ha svolto in ciò un ruolo imprescindibile: ha convinto suo padre ad intraprendere queste iniziative dolomitiche, a cui nessuno prima aveva pensato, ha saputo aiutarci alienando tutto quello che aveva per la ripartenza nella sfida del campo energetico e, non in ultimo, mi ha permesso di ampliare le mie vedute indirizzando la mia strada educativa oltre Brennero, quando avevo soltanto 14 anni.

Mario Vascellari

A daring and visionary undertaking

Words cannot describe the entrepreneurial spirit, the enthusiasm and the courage of all those who have helped manage the Marmolada and the Cortina Freccia nel cielo cable cars up in the highest and most beautiful mountains of the Dolomiti.

These men have fought against nature's worst, a climate arduous both in summer and winter and fought to come up with solutions...

I have continued their work while trying to respect the legacy of my predecessors, a difficult task as the times changed. Our family experience is of a continuous series of highs and lows that drain one's energy but pay back with incredible satisfaction. I have nothing but the outmost gratitude for my father Bruno who has been invaluable as he convinced his own father to undertake this project on the Dolomiti mountain range. One that none had ever dreamed before. He also managed to help us setting aside all he thought about when it came to starting back in the energy business and also allowed me to expand my horizon by setting my education beyond the Brennero mountains when I was only 14 years old.

Mario Vascellari

L'eterna aspirazione di salire le montagne

Ogni avventura grande o piccola che sia e così ogni impresa, quelle che si compiono con la forza della sfida e che si nascondono dietro ai sogni, dipendono sempre da diversi fattori. Alcuni si manifestano per totale casualità, altri dalle attività che ne conseguono.

Le funivie che raggiungono due delle tre vette più alte delle Dolomiti, la terza è l'Antelao a Calalzo di Cadore, furono pensate e concretizzate in virtù di una concomitanza, forse non ripetibile, di quei fattori che voglio qui ricordare, per esprimere il mio tributo.

Anzitutto la maestosità del paesaggio alpino che il buon Dio ci ha regalato e, in specie, delle montagne, quegli incomparabili monumenti, unici al mondo, la cui imponenza attira l'attenzione e suscita soggezione, ma anche il desiderio insopprimibile di risalirli, di arrivare lassù, di vedere cosa c'è oltre. Dinnanzi a questi indescrivibili doni mi inchino: poter far parte di questo ambiente è un vanto, un orgoglio che non perdo occasione di esternare. Provo la medesima stima anche per gli uomini coraggiosi di queste valli, che qui vivono e lavorano pur con tutti i disagi dell'operare in montagna.

Ci sono stati poi i fattori dovuti all'attività delle persone e il mio ringraziamento va a tutti coloro, decine di collaboratori a vario titolo e di amici, che hanno contribuito all'ideazione, realizzazione e conservazione di questa duplice realtà, attorno alle ormai quattro generazioni della nostra famiglia che si sono avvicinate sotto la luce riflessa di croce meravigliose.

Infine il fattore volontà e qui il mio ricordo va al promotore di tutto ciò, quel vero spirito schumpeteriano che fu artefice delle premesse, che volle e seppe concretizzare questa avventura: nostro nonno Valentino Vascellari.

Lui è spesso nei miei pensieri e non solo perché ho disseminato di suoi ritratti, fotografie e busti i luoghi in cui lavoro, ma perché è al suo esempio che mi richiamo, specie nei momenti di difficoltà.

Un uomo determinato, tenace, lungimirante, un pioniere imprenditoriale, sicuro di sé ma sempre disposto al dialogo, equo e compassionevole, affettuoso in famiglia.

Dedico a lui questo libro, convinto che continui a seguirci da un po' più in su di Punta Rocca o della Tofana di Mezzo.

Grazie Nonno, grazie Tino Finau.

Valentino Vascellari

The eternal dream of hiking

Regardless of its size, every adventure, or every undertaking, those that require the strength of the challenge hiding behind every dream have always many variables to them. Some come by chance and other by what one does.

The cable cars reaching two of the three highest Dolomiti Range peaks, with the third being the Antelao in Calalzo di Cadore, were thought to bring virtue to life together with that which makes me want write this tribute.

First of all is the godsend of the Alpine scenery, in particular that of the mountains. They are monuments that cannot be found anywhere else in the world which majesty inspire awe and demands attention. Those mountains also, however, compel people to hike their way up to see what there is. I bow in the face of these indescribable gifts. Being able to be a part of this makes me so proud I cannot refrain myself from letting everyone know about it. I also have the same respect for all the courageous ones who live and work here in spite of the challenges that working on a mountain poses. Other various factors depended on the people's actions and my thanks goes to them in full. Collaborators, friends and all those who have taken part in shaping, realizing and preserving these two facilities that have been the centrepiece of four generations of our family which spent their life under the light reflected upon these magnificent rocks. Nevertheless, the Will that has pushed us all, in all that Schumpeter-like spirit who set this all into motion and made all this possible, is that of grandpa Valentino Vascellari. He often fills my daily musings not just because I placed portraits, photographs and busts of him where I work, but also because he is the one I look up to in times of hardship. He was a determined, persistent, far-seeing business pioneer who was sure of himself but always open for an even, compassionate and loving communication with the family.

I dedicate this book to him hoping that he will continue to look at us from that place a bit further up Punta Rocca or Tofana di Mezzo.

Thanks grandpa, thanks Tino Finau

Valentino Vascellari



► Sul versante bellunese della Marmolada un moderno impianto funiviario consente di salire in soli 12 minuti da Malga Ciapela (1450 m) alla stazione di Punta Rocca (3265 m)

On the Belluno Marmolada's side a modern cable car facility allows people to go up from Malga Ciapela (1450m) to the Punta Rocca Station (3265 m) in only 12 mins

Prefazione

Preface

La Regina delle Dolomiti e la Freccia nel cielo. La funivia della Marmolada e quella della Tofana di Cortina hanno compiuto 50 anni. E questa è la storia che le racconta. Una storia che sa tanto di favola pur con ineluttabili differenze. Non è fantasia o romanzo ma realtà e vissuto, non inizia con “c’era una volta” perché tuttora c’è e sempre ci sarà. Ma è ugualmente bello raccontarla come farebbe un tenero nonnino col primo nipote già in grado di capire. L’atmosfera è surreale, è vero, dopotutto dinnanzi a due montagne così maestose e di bellezza infinita stiamo parlando di due semplici scatoline di latta. Perché scomodare la lettura e impegnarci in un viaggio rischioso, facilmente diretto verso la rotta della noia e delle ripetizioni... Funi portanti, traenti, tralicci, cantieri... No, non è così. Quelle due scatoline di latta hanno sangue, vene e un cuore che batte. Perché dietro di loro c’è un vero e proprio universo di umanità. Il biglietto che obliteri per far scattare il tornello è per loro una carezza. E quando tocchi col piede la pedana di ferro il loro spirito si accende. Senza tutto questo sanno di essere una

The Regina, Queen of the Dolomiti, and Freccia nel cielo, Arrow in the sky. The cable cars in Marmolada and Tofana di Cortina are celebrating their 50th year opening anniversary. This book will tell of their story. A story that might seem like a fairy-tale even though it has, nonetheless, unavoidable differences. It is not rooted in fantasy or someone’s imagination but in real-life experiences. It will... It is anyway, a pleasure to tell their tale, much like a proud grandfather would tell his first grandchild about. A surreal feeling envelopes this story, the cable cars are nothing more than tin cans when facing the majesty and awe-inspiring beauty of the Alps. One would do better to avoid repetition by talking about the cable cars with boring technical terms such as rope carriers, tractors, poles or construction sites. These two tiny tin cans have blood, veins and a beating heart and have an almost tangible and real human dimension resting just behind their exterior. The ticket you use to gain access to them is like a gentle caress. When you step on the steel platform, their soul ignites. Without all of this, these two cable cars are but

favilla che luccica ma non scalda. Sono entrambe figlie di un padre che oggi non è più con noi, ma con loro sì. Le aspetta a ogni viaggio di andata sulla vetta di Punta Rocca e sulla Cima della Tofana di Mezzo. Gli basta sapere che sono ancora lì, poi le lascia andar via, nel viaggio di ritorno verso Malga Ciapela e Cortina. Non le saluta nemmeno perché sa che domani le rivedrà allo stesso modo. Le ha fatte nascere grazie a una scintilla, una delle tante che hanno illuminato tutta la sua esistenza, tutta la sua vita. Per questo la Regina e la Freccia nel cielo sono avvolte da un fascio di luce. No, non è la rivelazione di un amore passionale, i suoi affetti sono sempre stati altri, ma la confessione di un'inevitabile riconoscenza e gratitudine. Questo dovrebbero provare tutti coloro che li sopra ci sono saliti anche una sola volta. Già, ma per chi non sa, per chi non conosce tutta la storia, la Regina e la Freccia nel cielo sono soltanto due pullman senza ruote, due funivie come ce ne sono altre, anzi, forse anche un pochino logore e segnate dal tempo. La tecnologia le ha cambiate, rifatte, tirate a lucido e portate a sistemi di sicurezza elevatissimi, ma c'è una piccola nuvola invisibile che le avvolge. È la loro anima, fiera e composta. L'abbiamo aperta come fosse un cassetto rimasto chiuso per 50 anni. La polvere si è dissolta in un istante e ci ha portati indietro nel tempo, lambendo ricordi stupendi a volte drammatici, sicuramente veri. È giusto evocarli per onorare chi per loro ha donato anche una sola goccia di sudore o una lacrima di meraviglia. E allora non rimane che lasciarsi abbandonare alla lettura che viaggia su due funi. Una va su assieme ai ricordi di Valentino e di Mario Vascellari, figli di Bruno, nipoti di Valentino dal quale nacque tutto questo e tanto altro. L'altra va giù, portando con sé le emozioni di immagini che parlano da sole. E che fissano col bianco e nero, a volte con tinte un po' sbiadite, i contorni di un miracolo. Salite a bordo, il vetturino sta per chiudere le porte...

a light that does not cast any heat. Both are the daughters of a father that is sadly not with us anymore but still is with them. He waits for them at every trip up to Punta Rocca and Cima della Tofana di Mezzo. It is enough for him to know they are there, then he lets them go, back down to Malga Ciapela and Cortina. He does not wave at them as he knows he will see them again tomorrow. Their father brought them into this world thanks to a spark, one of the many that have dotted his long life. That is why the Regina and Freccia are almost glowing with light. This is not to be confused with passionate love but a confession of an inevitable gratitude and appreciation for them. This is what all those that have stepped on them even only once throughout all these years should be feeling. For those who don't know the whole story the Regina and the Freccia are nothing but two ordinary busses on cables, nothing more than two ordinary cable cars that have been weathered by 50 years of use. Technology has remodelled and remade them, as well as given them new infallible security systems. Yet, it is as if there was an invisible halo around them. It is their soul, proud and composed, hanging. We have opened it much like one opens an old drawer that has been left untouched for 50 years. When the dust settled, we were sent back into time by the sometimes dramatic and sometimes unforgettable memories that are always true. It is worth re-living them through this text to honour those who, even with just one drop, be it sweat of their brow or a tear of joy, have dedicated their time to these cable cars. Let's embark on the telling of this story that travels by two cables. One going up with the memories of Valentino and Mario Vascellari, sons of Bruno and grandsons of Valentino, by whom this whole project was created. The second going down the valley bringing emotions that the images presented will inspire. Testifying, in black and white, sometimes a bit yellowed by age, a small miracle. Hop on board, the conductor is closing the doors...



► L'arrivo del secondo tronco della funivia
"Freccia nel cielo" Tofana-Cortina a Ra Valles
*The arrival of the "Freccia del Cielo" Tofana-
Cortina to Ra Valles second cable car section*

(Emilio) Valentino Vascellari

In quella segheria di Calalzo di Cadore le cose non vanno così bene. Il padre Angelo e due dei suoi cinque figli, che sono assieme a lui, intenti a non interrompere il ritmo quotidiano del taglio e della successiva lavorazione per lo più di conifere dei boschi vicini per ricavarne lana di legno da imballaggi, sono abbastanza preoccupati per la loro situazione lavorativa.

Ma si sa, la povera gente di un piccolo paese di montagna si dà sempre una mano l'una con l'altra. "Ti pago tra una settimana, in cambio ti preparo una torta...". E il vecio, che è un uomo buono, dice sempre di sì. Ma la situazione sta diventando insostenibile. Anche all'interno della falegnameria è un po' tutto approssimativo e disordinato, banchi di lavoro quasi instabili e arnesi sparsi dappertutto. Eppure tutti giù, ricurvi con le sopracciglia impolverate dalla segatura del legno, dalle prime ore del mattino fino a tarda sera. A volte il lavoro non si interrompe nemmeno di notte. Il quinto figlio battezzato Emilio, ma che la madre Virginia, la vera padrona di casa, si ostina a chiamare Valentino

Things are not going well in the lumberyard at Calalzo di Cadore. Angelo, the father and two of his five children with him are intent in keeping the flow of the mill, the cutting and processing of lumber mostly coming from the local conifer forests to make wood wool for packaging, going. People of small villages, however, have always been generous and, keeping up with the small town spirit, the father is always lenient when it comes to getting the money he is owed to the point of forgoing it for other products. This kindness is, however, starting to add up. On top of that the organization inside the workshop is messy with tools left around and the workbenches wobbling. Yet, all are hard at work, with eyebrows messy from the sawdust, from dawn to dusk. Sometimes well into the early hours of the morning. The fifth child, baptised Emilio, yet called by his mother Virginia, the real lady of the house, Valentino like her father, is not around.

He has decided to study further even though

La segheria Vascellari

Valentino e Valentino, Ada e Ada! I nonni e i primi due nipoti, figli di Bruno e Hilda. Poi nascerà anche il terzo, Mario, oggi presidente delle funivie. Tutto però partì da una piccola falegnameria di Calalzo, poi nonno Valentino diversificò le attività di famiglia entrando nel campo della produzione di energia idroelettrica

The Vascellari's sawmill

Valentino Jr and Valentino Sr, and both Adas! The Grandparents and the first two grandchildren, from Bruno and Hilda. A third one, Mario, is now the President of both cable cars. This all, however started in a small sawmill in Calalzo. Valentino sr then diversified the family's business entering the field of hydroelectric electrical production

▼ In questa immagine nonni e nipoti dinnanzi alla segheria Vascellari di Calalzo

In here you can see the grandparents and grandchildren in front of the Vascellari's Calazo sawmill





▲ L'alta valle del Boite e la conca ampezzana nei primi anni del XX secolo
The Boite valley and the Ampezzo basin in the early 20th century

come il proprio padre, non è lì. Ha deciso di studiare anche se la Legge Orlando, che fissa l'obbligo scolastico fino ai 12 anni, entrerà in vigore soltanto nel 1912. La strada della scuola, dunque, quasi una rarità per chi vive in un piccolo paese di montagna dove i bambini hanno piccoli attrezzi da lavoro come giocattoli. Il liceo si chiama avviamento commerciale, l'antica ragioneria, tra l'altro scomoda da raggiungere a Pieve di Cadore. Siamo ancora lontani dalla riforma "Giovanni Gentile", ministro della pubblica Istruzione nel Governo di Mussolini del 1923, quando si introduce l'obbligo della terza media e dei licei di formazione classica

the Orlando Legislation, that is going to set the school-leaving age to 12, will come into force in 1912. With children being given tools as their toys, higher education is uncommon for those living in a mountain village. High school education takes the form of commercial training, now called accountancy, and the building is hard to get to, far in Pieve di Cadore. The school system is yet to be reformed according to the Legislation by Giovanni Gentile, head of the Ministry of Education under the Mussolini regime of 1923, that introduced compulsory middle school and created Classical and Humanistic high schools. Valentino was

e umanistica. Valentino nasce nel 1891, tutto questo ancora non esiste, ma quella è la strada che decide di prendere, condivisa e apprezzata dagli amati genitori che, appena sedicenne, perderà in pochi mesi. Impara a fare i conti e a capire, ma terminati gli studi tira su qualche soldo come garzone nella cooperativa sociale del paese che gestisce tre spacci alimentari e il bar sulla piazza del paese. Non ha le mani per tirar di sega nella falegnameria con i fratelli.

Poi viene il giorno della chiamata alle armi. È il tempo della Guerra Italo-Turca, più nota come Guerra di Libia e lui è uno dei 34 mila soldati agli ordini del generale Carlo Caneva. La Francia ha già colonizzato il Marocco e l'Algeria e nel timore di una pericolosa espansione anche il "bel paese" decide di estendere i propri confini se non altro per legittimare la propria forza. Ma quell'obbligo militare si trasforma in passione e Valentino invece di congedarsi, assolti i propri doveri, decide di non dismettere l'uniforme. La maggior parte degli arruolati di firma è analfabeta, così il suo livello di istruzione gli

born in 1891, and nothing of the sort exists. Approved by both his parents, that he, now at the age of 16, will soon loose, Valentino opts for higher education regardless of the hardships. He learns the trade but decides to find a job first in the local co-op that runs three food shops in town and then in a bar in the town square. Valentino's hands are not suitable to work a saw in with his brothers in the lumberyard. A call to arms. It is around this time that the Libyan War was fought between Italy and Turkey and he is drafted to become one of the 34 thousand soldiers commanded by Gen. Carlo Caneva. France has already colonized Morocco and Algeria and, in order to halt the advance of France, Italy decides to expand its borders and legitimise its force. After that, the military becomes a passion for Valentino and he decides to stay in it. Most of those drafted are illiterate, thus he is enlisted as petty officer until the beginning of WWI where he is awarded the rank of Captain.

He is far from the heat of the battle and trag-

▼ Emilio Valentino Vascellari, dopo la scuola, scelse la carriera militare.

Partecipò alla guerra Italo-Turca, più nota come guerra di Libia

Emilio Valentino Vascellari decided to pursue an army career after school.

He took part in the Italo-Turkish war, known also as the Libyan War.



consente di indossare i gradi di sottoufficiale fino alla Grande Guerra, poi viene fatto Capitano. Anche nelle battaglie in Africa non rischia mai la vita più di tanto, perché appartiene al corpo del Genio Telegrafisti, quindi non gli capita mai di vivere il dramma delle trincee. In pratica tira le linee e allestisce antenne di trasmissione. Occorre molta duttilità tecnica perché si tratta di un nuovo sistema di trasmissione introdotto dalla recente scoperta di Guglielmo Marconi, dunque non c'è né esperienza né grande sperimentazione. Questa attitudine finirà per segnare per sempre tutta la sua vita.

La prima tappa importante avviene nel 1917 con la disfatta di Caporetto. Muoiono 12.000 persone tra soldati e civili, 30.000 i feriti e 265.000 i prigionieri. C'è un clima di totale caos, distruzioni, razzie e violenze gratuite che seguono al dilagare del nemico, ora realmente

edies of the trenches in Abyssinia and Eritrea during this period since he is part of the Telegraph Intelligence division. He installs transmission lines between the lines. The new system requires a high level of flexibility since the system has been recently been introduced after the discovery by Guglielmo Marconi and there is little experience in those regards. This attitude for experimentation will mark the rest of his life. The first important date is 1917 with the Caporetto defeat. Over 12 thousand people, both soldiers and civilians, die, 30 thousand are injured and 256 thousand are taken prisoner. Complete chaos ensues with destruction, pillaging and gratuitous violence taking over with the advancement of the enemy now invading the whole Venetian plain.

Calalzo, at the end of a train line, an important military centre that sorts and houses many sol-

▼ Un'immagine simbolo della "disfatta di Caporetto", terribile quanto triste episodio della Grande Guerra. Valentino Vascellari era capitano del corpo genio telegrafisti

A symbolic image from the "disfatta di Caporetto" (Battle of Caporetto) a horrible as much as sad event from WWI. Valentino Vascellari was the captain of the Telegraph Intelligence division





▲ Mezzi militari alla stazione del treno di Calalzo. Il paese cadorino, 1.500 abitanti, era un importante centro di smistamento e concentramento di truppe

Military vehicles at the Calalzo train station. The town, population of 1.500, from the Cadore area was an important troops sorting and housing centre

“invasore”, in tutta la pianura veneta. Anche a Calalzo, dove muoiono i binari del treno e che per questo è un importante centro di smistamento militare con il concentramento di numerose truppe, si teme l'arrivo degli Austriaci. E questo avviene, si impadroniscono del paese, e fanno razzia di qualsiasi oggetto di metallo, necessario per costruire armi. Nessuna chiesa della zona ha più una campana. Tra i soldati italiani c'è Ugo Lucchese, ufficiale di complemento. Degli oltre 1500 abitanti di Calalzo, quasi 500 fuggono e diventano profughi un po' in tutta Italia. Intere famiglie con bambini e anziani. Ugo è figlio di una famiglia agiata di Genova, commercianti di filati e passamanerie. Impietositosi dal dramma di quella gente, offre ad alcuni familiari e parenti di Valentino, che pur non conosce perché in quei mesi è sull'altipiano di Asiago, ospitalità nella casa dei

diers, becomes the next Austrian target. The Austrian troops occupy the town and ransack every metal object, vital for building weapons, even church bells are stolen. Among the Italian soldiers is one Ugo Lucchese, a reserve officer. Of the 1500 inhabiting the town, over 500 flee the city and settle all over Italy. Entire families, the old and children alike. Ugo comes from a well-to do family of Genoa, cloth and trimmings merchants. He offers a few, he believes, of Valentino's relatives, he yet does not know as he is stationed on the Asiago plateau, a place to stay at his parents' house. Arriving after a complicated trip in Busalla by train, the station master feels it is his duty to let Vittorio, father of worthy Ugo, know of the forty refugees soon to be arriving at his house. A few girls are housed in the Genoa's house while the rest of the family finds refuge in one



▲ Valentino Vascellari accoglie da Sindaco di Calalzo, il Duca di Bergamo Adalberto di Savoia-Genova, durante la commemorazione del monumento dedicato a Piero De Carlo, alpinista del battaglione Val Piave
Valentino Vascellari, Mayor of Calalzo at the time, and Duke of di Bergamo Adalberto of Savoia-Genova during the commemoration of the memorial dedicated to Piero de Carlo, an alpinist of the Val Piave Battalion

genitori in Liguria. Arrivati a Busalla, alle porte di Genova, dopo un viaggio in treno per nulla semplice, il capo stazione si sente in dovere di avvisare Vittorio, padre di quel benemerito soldato, che quaranta rifugiati stavano andando a casa sua. Un paio di ragazze le ospita a Genova, gli altri li dirotta in una villa di vacanza lì vicino, a Casella. La famiglia è salva. Ma i tuoni della Guerra non sono finiti. Il Generale Armando Diaz sostituisce Luigi Cadorna indicato come il primo responsabile di quella tragica disfatta. Sapevamo attaccare ma non esisteva un piano strategico di difesa. Sul Piave inizia una resistenza più organizzata e le forze austro-ungariche e tedesche iniziano a cedere. A San Vito di Cadore, una manciata di chilometri distante da Calalzo, c'è la linea di demarcazione militare. Poco più in là, a Cortina, c'è il nemico austro-ungarico, nostro alleato fino allo scoppio della guerra. Ma di fatto i militi ampezzani non sono lì. Gli austriaci non si fidano e li spediscono a combattere in Galizia contro i soldati dell'Impero russo. Il 3 novembre 1918 l'Austria firma l'armistizio con l'Italia a Villa Giusti e nello stesso giorno la Regia Marina sbarca a Trieste, gli italiani entrano a Trento, mentre il III Corpo d'armata valica il Brennero occupando Innsbruck. Lì c'è anche Valentino che si gode la vittoria assieme ai suoi commilitoni. Ma arriva un messaggio dai fratelli: "Tino, qui la situazione è insostenibile, non ce la facciamo più, rischiamo grosso, devi tornare a casa per aiutare la tua famiglia e a tenere in vita la segheria". È il 1919 e Valentino non può fare altro che abbandonare le Armi e fare ritorno a Calalzo. Legge la situazione e mette subito in pratica ciò che aveva studiato, forte di uno spiccato senso di responsabilità e maturità. Riordina l'azienda e costituisce un sistema di pagamenti che in un paio d'anni risolve le sorti dell'attività di famiglia. Valentino in paese è additato da tutti come un esempio. Si presenta alle elezioni comunali e diventa Sindaco. C'è grande emozione quando riceve il Duca di Bergamo Adalberto di Savoia-Genova per l'inaugurazione del monu-

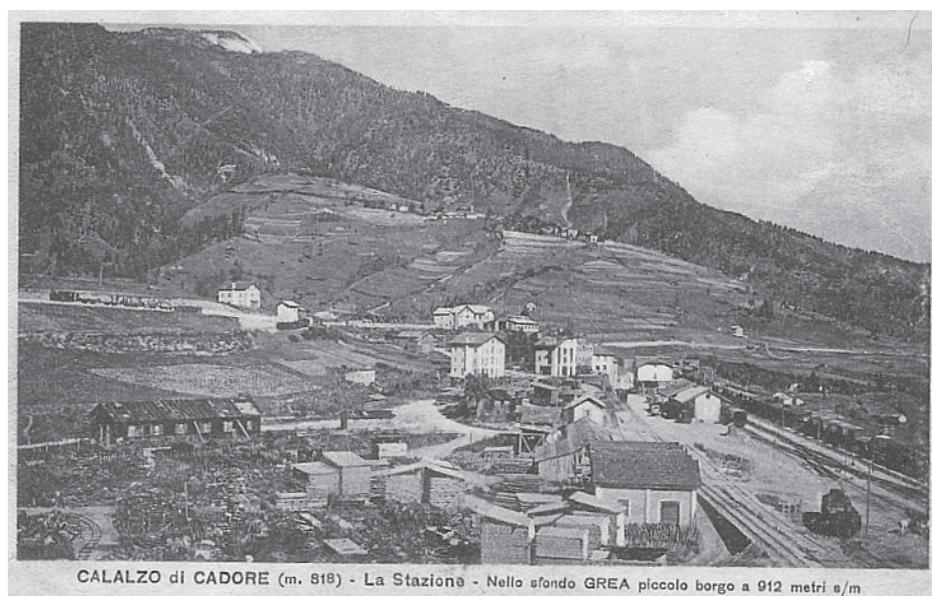
of Vittorio's villas close-by, in Casella. While the family is safe, war still ravages. General Armando Diaz takes over from Luigi Cadorna, thought to be the main cause of the defeat in Caporetto. The Italian army was well trained when advancing but had trouble mounting a strong defence. The Piave river is where the Italian army mounts an organized resistance that sees the Austro-Hungarian and German forces retreating. The military line stands at San Vito di Cadore, only a few kilometres away from Calalzo. A bit further, in Cortina, is the Austro-Hungarian army, previously an Italian ally. The local soldiers have however been stationed in Galizia to fight the Russian Empire. On the 3rd of November 1918 Austria signs the armistice with Italy in Villa Giusti. The Italian Royal Navy lands in Trieste while the army enters Trento and the Third Regiment crosses the Brenner Pass and occupies Innsbruck. Valentino is there to celebrate the victory with his fellow soldiers. A distressed call from his brothers, requesting his presence to help the sawmill, now in troubled waters, cuts his celebration short. It is the year 1919 and Valentino is forced to leave the army and return to Calalzo. His studies are of use in this situation and applies them with a sense of responsibility and maturity. He reorganizes the company and establishes a system of payments that turns the enterprise, and the family with it, around in a few years. Valentino is regarded as an example to all of those living in the town. He runs for and becomes mayor. His reception of the Adalberto di Savoia-Genova Duke of Bergamo for the inauguration of a monument to the fallen stirs a lot of emotion in the people of the village. The tribute has been proposed to commemorate the death, inflicted on Sepp Innerkofler a famous alpine guide from Pusteria with a stone by Piero de Luca, a soldier of the Alpini regiment of the Val Piave battalion. After having fallen inside the "Camino di Opperl" canyon, Sepp was then found dead, with gun-wounds probably inflicted by the enemy.

mento ai caduti, voluto per commemorare l'uccisione con una pietra da parte di Piero De Carlo, alpino del battaglione Val Piave, della famosissima guida alpina pusterese Sepp Innerkofler. Quel colpo lo fece precipitare dentro il "camino Opperl" e il corpo fu ritrovato tempo dopo trivellato anche da colpi di arma da fuoco, probabilmente nemico. Lassù capitava di tutto. La notizia destò molto scalpore, perché Sepp era considerato un eroe austriaco. Aveva tentato di scalare il monte Paterno la cui conquista avrebbe consentito agli austro-ungarici di controllare le forze italiane nel settore del Lavaredo. Terminata la guerra, Valentino si sente in dovere di andare a conoscere e ringra-

An event that stirred a lot of controversy as Sepp was considered to be an Austrian hero. He had tried to climb the Paterno mountain top which would have allowed the Austro-Hungarians to control the Italian forces in the Lavaredo sector. After the war, Valentino feels like he has to meet and thank the people who had so generously sheltered his family and thus decides to head to Genoa. During that event he meets Ugo's sister, Ada, with whom he falls in love and decides to marry in next to no time, a characteristic of that time where the only certainty in life was hope. Valentino is stripped of his title of Mayor because of the 1922 March on Rome by Musso-

▼ Valentino assieme alla moglie Ada Lucchese, pochi giorni dopo il loro matrimonio
Valentino and his wife Ada Lucchese a few days after their wedding





▲ Uno scorcio di Calalzo di Cadore negli Anni 25/30
A glimpse of Calalzo di Cadore in around the years 1925/30

ziare quelle generose persone di Genova che avevano dato ospitalità a tutta la sua famiglia. In quell'occasione incontra Ada, sorella di Ugo Lucchese. Un colpo di fulmine, si innamorano, si sposano. Tutto molto veloce, in quegli anni funziona così dal momento che la certezza di vita è solo speranza. Valentino tiene la fascia di primo cittadino soltanto un anno, perché nel '22 c'è la Marcia su Roma e l'organizzazione sia politica che amministrativa cambia radicalmente. I Podestà soppiantano i Sindaci. E Valentino viene nominato Podestà. Dalla sua le ha tutte: soldato emerito, istruzione, capacità imprenditoriali, rispetto della gente, appoggio politico. Ada lo raggiunge a Calalzo quando arriva una proposta di lavoro. In paese ci sono due piccole centrali elettriche di proprietà di capitali genovesi, tra i quali quelli del Banco di Chiavari. Distribuiscono corrente a circa 200 famiglie e a un pugno di piccole fabbriche soprattutto di occhiali. La più importante è quella fondata da Angelo Frescura che sessant'anni prima, lui come tanti altri artigiani, lascia Calalzo per an-

lini which changed the political and administrative system radically. A new title, the Podestà, was to replace the Mayor. Valentino is awarded the role of Podestà thanks to all of his credentials, he was after all a decorated soldier, an entrepreneur, had an education, political support, and was respected by his people. Valentino receives a work offer around the time when Ada meets him in Calalzo. Two small hydroelectric power stations, bringing electricity to around 200 families and a couple of small glasses-making factories, needed a manager. These were owned by firms from Genoa, one of which was Banco di Chiavari. One of such companies' inception can be traced to Angelo Frescura, an artisan that had left Calalzo to work in Venice. There, where some sold roasted chestnuts or cooked fruit, he, sometimes with a press and sometimes by hand, transforms copper wires into spectacle frames. Angelo decides to transfer this manufacturing process back to his home-town. He handles the business while his brother



▲ Questa è l'immagine originale della prima Centrale idroelettrica acquistata da Valentino Vascellari a Calalzo. Arriverà ad averne venti!

This is the original image of the first hydroelectric plant Valentino Vascellari buys in Calalzo. He will own, in time, twenty!

dare a lavorare a Venezia e tirare su qualche soldo. C'è chi vende caldarroste, peri cotti e chi come lui, un po' col torchio, un po' a mano, trasforma fili di rame in occhiali. Angelo capisce che tutto questo può essere fatto anche a casa sua. Lui si occupa dell'aspetto commerciale, mentre il fratello Leone e Giovanni Lozza sono i veri artigiani delle montature. Proprio Calalzo diventa rapidamente l'anima della produzione di occhiali. Lì dall'Antelao scende il torrente Molinà che confluisce poi al Piave. Quell'acqua crea l'energia necessaria per far funzionare la fabbrica che diventerà la Safilo di Guglielmo Tabacchi. Nella centrale elettrica serve qualcuno di spessore che organizzi meglio il lavoro. La proposta è di dirigere la cen-

trone and Giovanni Lozza are creating the product. Calalzo quickly becomes a centre for the manufacturing of spectacles. From Antelao, the Molinà torrent enters the Piave river allowing for the powerplant to supply the factories with energy. One of which is the company that will eventually become Safilo company, founded by Guglielmo Tabacchi was also getting its supply of electricity from there. The powerplant needs someone to better organize the work and Valentino proudly accepts. Tasked with yet another challenge to overcome he finds out that the users are not paying their bills. Much like with his father's company, he addresses the problem and treats the plant as if it were his own.



◀ Fotografia della vecchia condotta della prima centrale idroelettrica di Calalzo

A photo of the old pipeline of the first hydroelectric plant in Calalzo

trale e Valentino accetta con grande orgoglio. L'ennesima sfida. Si accorge subito di una mal gestione amministrativa, la gente non paga la bolletta, non c'è incasso. E lui, come accadde con la segheria del padre, sistema tutto. Si impegna come se la centrale fosse sua. Ma non passa molto tempo perché lo diventi. Si ferma e pensa... Cosa significa aprire una centrale elettrica? Prendere l'acqua dai fiumi e lì ce ne sono tantissimi, deviarla, metterla in un tubo e sfruttarne la forza generata dalla caduta. La provincia di Belluno a livello idrografico è l'alto bacino del Piave che nasce a Sappada, passa davanti a Calalzo, abbandona la provincia di Belluno a Quero ed entra in quella di Treviso per sfociare a Jesolo. Non ha soldi per un impe-

Not long after, he buys it and decides to expand by looking for other rivers to exploit. The Belluno region is the top basin of the Piave, its spring in Sappada, right in front of Calalzo, exits the Belluno Region in Quero and enters the Treviso one to end its course in Iesolo. Thanks to his wife's funds, Valentino can start his project. This new endeavour is the event that will turn his and about a thousand other people's life around. The eye-wear manufacturing businesses expand throughout the whole Cadore region, then from Longarone to Agordo, which increases the need for electricity. The domestic use of electricity is on the other hand still very limited. Households do not use it as much. Valentino



▲ Ancora un'immagine della centrale di Calalzo. Qui si prelevano le acque per convogliarle verso le altre fasi di ciclo
Another image of the hydroelectric plant in Calalzo. To carry them out to the following steps of the cycle, the waters are here drawn

gno simile, ma la moglie Ada è di famiglia facoltosa e i soldi arrivano. È la vera svolta della sua vita e quella di tante altre persone. Qualche migliaio. Le aziende di occhiali si espandono in tutto il Cadore e poi da Longarone ad Agordo. Serve energia, tanta energia per farle funzionare. In contrasto con questo, il consumo domestico è invece ancora molto limitato. Nelle case si usa poco. Allora si inventa un sistema che in un certo qual modo, cent'anni dopo, adotta Jeff Bezos, ideatore di Amazon: passa di casa in casa vendendo a credito frigoriferi, lavatrici e altri elettrodomestici che iniziano a imporsi sul mercato, facendosi pagare a rate. Nel varesotto

devises a door-to-door selling system, similar to the one adopted by Jeff Bezos, the founder of Amazon, that will bring people washing machines, fridges and other domestic appliances, on credit. The ingenuity of this would put him on the same level of appreciation people of the Varese region have for Giovanni Borghi! The consumption of electricity grows exponentially and so do profits. This was also due to the newly opened Calalzo-Cortina-Dobbiaco electric train line of 1920, a revolutionary enterprise at the time.

It was, effectively, an over-ground metropolitan line. In the meantime, the manufacturing

sarebbe paragonato a Giovanni Borghi, inventore della Ignis! Il consumo di energia aumenta sensibilmente. I guadagni iniziano a essere consistenti grazie anche alla fornitura di energia richiesta per la linea del treno elettrico Calalzo-Cortina-Dobbiaco nata nel 1920 come una vera e propria innovazione. Di fatto si trattava di una metropolitana di superficie. L'industria manifatturiera prende sempre più piede e di conseguenza anche la richiesta di corrente aumenta in maniera esponenziale. E Valentino capisce che quella è la direzione giusta, così apre la seconda centrale, poi la terza, la quarta... Arriva fino a venti! Non solo in Cadore, ma si spinge fino alla provincia di Bolzano e lì si trasferisce negli Anni '50. Per i cadorini in quel periodo Bolzano è una specie di far west, una zona molto promettente ma per nulla dinamica. Con un po' di iniziativa si possono fare grandi cose. Valentino è uno di questi. Porta energia in Val Gardena, in Val Badia e naturalmente a Cortina, nell'Agordino, nel Feltrino. Proprio a Feltre c'è l'azienda leader indiscussa, la Sade (Società Adriatica di Elettricità), società di capitali sia feltrini che veneziani. Uomini importanti della nostra storia: il capo è Giuseppe Volpi Conte di Misurata, il vicepresidente Achille Gaggia, tra i soci Vittorio Cini. La Sade iniziò già negli anni Venti ma dopo altrettanti anni dominava il mercato e Valentino non era altro che un piccolo concorrente. Piccolo ma coriaceo. Aprire una centrale elettrica significava identificare un corso d'acqua, presentare un progetto, e sperare di vincere il bando per ricevere la concessione dallo Stato. Valentino si inventa un sistema geniale. Naturalmente anche se gli affari vanno a gonfie vele, non ha i capitali necessari per costruire così tante aziende. Sì, certo, le banche lo finanziano ma non gli danno mai il 100 per 100, la metà se va bene. Allora cosa fa? Se è riuscito a vendere frigoriferi bussando di porta in porta, perché non procedere allo stesso modo per cercare piccoli finanziatori? Arriva ad averne più di duemila sparsi nel Cadore, nell'Ampezzano e nell'Agordino. In breve

industry continues to expand and with it the consumption of electricity. Valentino understands this is the path for his industry to take off and decides to open 20 hydroelectric power plants. Some of those go beyond the Cadore area up to the Bolzano region where he moves to in the 50s. For those coming from Cadore, Bolzano is something akin to the Old West, very promising but not at all dynamic. A bit of initiative goes a long way. Valentino takes this opportunity and opens more electrical hydroelectric powerplants in Val Gardena, Val Badia, eventually in Cortina in the Agordino region and finally in the Feltre area. Sade, the Adriatic Electric Company, has its headquarters in Feltre, is funded by a variety of funds coming from both Feltre and Venice and is the market leader of the time in that area. The company can boast among its managers some very prestigious people, starting with its President Giuseppe Volpi, Count of Misurata, its Vice President Achille Gaggia and Vittorio Cini among its partners. Sade had begun in the twenties and had been dominating the market ever since. Valentino's business was no more than a small competitor, if a fierce one nonetheless. Opening a hydroelectric plant meant finding a river suitable for the job, present the project and receive the approval by the State and Valentino has an excellent plant for this. Even though the business is doing well, he lacks the initial capital to build so many power plants. The finance he can muster from the banks is nowhere close to the total sum, mostly reaching 50% of it at best. He thus decides, much like he did when it came to selling appliances door-to-door, to look for small investors the same way. He manages to find over two thousand interested all over the Cadore Ampezza and Agordino region. He also decides to create a number shared company to manage the funds, a few of which are also on the Milan financial market. He is the majority holder of the company but never has the absolute majority. A trusted group of engineers and financiers



◀ Valentino Vascellari con le stampelle. Cadde con la sua Harley Davidson in un tratto di strada tra Lozzo e Domegge nella cosiddetta "Curva dei Sindaci". L'incidente lo costrinse a rimanere per sei mesi in ospedale a causa della frattura di entrambe le gambe

Valentino Vascellari on crutches. He fell from his Harley on a stretch of road between Lozzo and Domegge called "Curva dei Sindaci". The crash forced him to stay in the hospital for six months to recover from fractures on both legs

tempo costituisce più di una S.p.A., un paio addirittura quotate alla borsa di Milano. Valentino è il socio predominante ma mai di maggioranza assoluta. Attorno a sé ci sono fidati consulenti finanziari e ingegneri. Altri impegnati a fare scouting. Il campanello di casa, dove ha il proprio ufficio, suona spesso e lui accoglie benevolmente tutti coloro che hanno un'idea da proporre. Se è buona, valuta il progetto e si muove per cercare soldi. Sicuramente ha naso per gli affari ma negli Anni '50 bastava anche soltanto fare. Il boom economico, il miracolo italiano, sta per iniziare. E per uno scaltro come Valentino fallire è alquanto difficile. È geniale anche a instaurare rapporti di collaborazione con i concorrenti. Persino con la stessa Sade che poi diventa Mon-

starts forming around him and he hires others to scout for more. His house, where his office is, is always open for all those with an idea and is always ready to move fast should he find the idea promising.

While he was surely a man with a keen business sense, the 50s were a time when it was easy to do business. The Economic Boom, the Italian Miracle, was set to start and Valentino, in such an economic environment, can't fail. He even decides to cooperate with his competitors, such as Sade that will eventually become Montecatini and further down the line, Montedison. Valentino never leaves his house in his beloved Calalzo where he is respected and admired by all. He offers positions



▲ Foto ricordo con, da sinistra, l'ingegner Giuseppe Gaberlotto, direttore della SoSvl, progettista di numerosi impianti idroelettrici, Valentino Vascellari e Ivo Dal Val, il suo inseparabile autista
From left are Engineer Giuseppe Gaberlotto, Manger at SosVi, who designed many hydroelectric plants, Valentino Vascellari and Ivo Dal Val, his faithful driver.

tecatini e in seguito Montedison.

In tutto questo Valentino non abbandona mai la sua Calalzo dove è conosciuto e rispettato da tutti. A quante persone ha offerto lavoro... Il tornaconto naturalmente c'è, non è un benefattore, anche se costruirà e donerà al paese la casa di riposo. Il rapporto schietto e leale con la gente è alla base della sua vita. E così sarà quotidianamente anche per come andarono le cose una volta abbandonata con rammarico la carriera militare. Da sindaco decide di comprarsi una Harley Davidson ma non è capace di guidarla. Sbanda nella "curva dei sindaci" tra Lozzo e Domegge dove in precedenza altri tre centauri si erano stampati. Finisce in un fosso e si rompe le gambe. Sei mesi di ospedale. Allora

in his company to many. While he does not do that for charity, even if will eventually gift the town with a retirement home, dealing with people is at the core of his being. This eventually becomes his life after, sadly, leaving the Army.

Back in his days as a Mayor, he had decided to buy a Harley Davidson motorcycle. He can't ride it properly and ends up having an accident around the sindaco turn between Lozzo and Domegge where three more bikers had previously crashed. This earns him 6 months in the hospital, undeterred he decides to buy a car. Nonetheless he can't drive it properly and hires Ivo Dal Val, who eventually is going to become a friend, a confidant and his driver for

compra una macchina ma anche in questo caso, un gibollo al giorno. I motori non fanno per lui, così arriva Ivo Da Val colui che sarà l'autista, l'amico di casa e il confidente per tutta la vita. La sua giornata è una routine: sveglia alle prime ore del mattino, un po' di ginnastica, caffè nero, grissini integrali fatti in casa sempre quelli, guai a cambiarli e la barba. Non se la fa mai da solo, problemi anche col rasoio, così esce di casa a piedi per raggiungere il barbiere che è a Pieve, un paio di chilometri. Una breve sosta al bar per il secondo caffè e un po' di chiacchiere, tra confidenze, qualche consiglio e mormorii di paese. Ivo lo segue con l'auto nel caso si stancasse. In quelle passeggiate quotidiane crea il contatto con le gente. Gli piace un po' anche essere indicato come il Commendatore, ma non per spacconeria o millantare chissà che. Ha bisogno di vivere l'orgoglio per essere quello che è e quello che può ancora diventare. Quello che ancora può costruire. È questa la bellezza degli impavidi. È questo Valentino Vascellari.

life. Valentino lives a daily routine made of early rise, gymnastics, black coffee, the same kind of whole-wheat home-made bread sticks every day and a shave. He can't shave on his own so he walks to the barber shop in Pieve a few kilometers away.

Valentino often stops to drink another coffee on the way where he talks with the locals and he is the recipient of their confidences, suggestions and gossip. Ivo always follows him along. He talks to the locals during his trips. Valentino loves being identified as "Commendatore", not because of senseless bravado or because he is a loud mouth. He needs to live the pride of what he is and what he will yet become and build. This is the beauty behind the fearless. This is Valentino Vascellari.

Giorgio e Bruno Vascellari

Valentino e Ada nel 1927 danno alla luce il loro secondogenito, Bruno. Tre anni prima, nel 1923, era nato Giorgio. Ada trascorreva solo pochi mesi all'anno a Calalzo, mentre il resto dell'anno lo passava nel capoluogo ligure. Questa è la ragione per cui Giorgio e Bruno nascono a Genova. Qui vivono i loro primi anni di vita, l'adolescenza e la prima maturità. Bruno però conclude il liceo a Belluno. La famiglia è costretta, infatti, a lasciare Genova a causa della seconda guerra mondiale. Il 22 ottobre del 1943 Winston Churchill dà ad Arthur Harris, comandante del Bomber Command della Royal Air Force, il via all'operazione Shark, squalo, nome in codice per designare Genova che viene semi distrutta dai bombardamenti inglesi. Cosa che accade due giorni dopo anche a Milano e in novembre a Torino. Non c'è altra soluzione per evitare le bombe inglesi che raggiungere il padre a Calalzo. Non se ne andranno via mai più. Bruno che da ligure ha la salsedine sulla pelle, rimane letteralmente affascinato dalla bellezza, inusuale per lui, delle montagne dolomitiche. Per

Bruno Vascellari, born in 1927, is the second son of Valentino and Ada. His brother, Giorgio, was born three years prior, in 1924. Ada used to live in Calalzo only a few months a year, while the rest was spent in Genoa. That is why Giorgio and Bruno were born in Genoa. They spend the first years of their life, adolescence and first adult years there. Bruno, however, completes his high school in Belluno. The family is forced to relocate from Genoa because of WWII. On 22nd October 1943, Winston Churchill gives Arthur Harrys, chief of the Royal Air Force Bomber Command, the go-ahead for the Shark operation, the British codename to identify Genoa, that is badly hit by the bombing. The same happens to Milano two days after that and to Turin in November. The Vascellari family has no choice but to move to Calalzo with Valentino. They won't ever leave the area. Bruno, who, sea born, had never known the mountains, becomes enamoured with the beauty of the Dolomiti. He continues his studies at the

questo motivo, dopo aver proseguito gli studi alla Ca' Foscari di Venezia, consegue nel 1950 una laurea in economia all'Università di Pisa e riesce a entrare negli Alpini quando è il momento di assolvere alla naja obbligatoria. Passa alcuni mesi ad Ascoli Piceno dove segue il corso ufficiali. Nel 1952 viene mandato a Gorizia. C'è molta tensione sul fronte ai tempi di Giuseppe Pella, messo a capo di un Governo che oggi chiameremmo tecnico, essendo lui esperto di economia (fu ministro del Governo De Gasperi) e non di esteri.

Come spesso capita, il destino vuole che Bruno incontri la donna che poi sposerà quasi subito. Hilda, figlia di un uomo barese tutto d'un pezzo, militare di professione, e di una sanguigna romagnola, insegna lingue prima a Firenze, dove

Ca' Foscari University in Venice and then graduates in Economics in 1950 at Pisa University. When it is time for his compulsory military service he decides to join the Alpini. He spends a few months in Ascoli Piceno where he trains to become an officer. In 1952 he is stationed in Gorizia. There is a lot of tension on the border throughout the Giuseppe Pella government. Pella is an expert in economics, he had been a minister under the De Gasperi government, and is not versed in international matters. As it often happens, destiny has Bruno meet his wife to be, Hilda, very early on. Hilda is the daughter of an esteemed army man from Bari and a ruddy lady from Emilia Romagna, and she teaches languages in Florence where she

▼ Un'immagine dall'alto dello stabilimento SoSvi, acronimo di Società Sviluppi Industriali, aperta nel 1946 a Ospitale di Cadore

A bird's eye view of SoSvi, which stands for Società Sviluppi Industriali (Industrial Development Company), established in 1946 in Ospitale di Cadore



Stabilimento SoSvl

La famiglia Vascellari, oltre a disporre di un capitale economico e umano ingente, poteva contare su un supporto industriale e produttivo per la realizzazione di molte parti dei fabbricati utili al funzionamento delle centrali elettriche, prima, e degli impianti a fune, dopo, attraverso l'azienda SoSvl s.p.a., che ebbe parte diretta nella fornitura e posa in opera di molti degli elementi costituenti gli edifici e delle parti meccaniche per il funzionamento dei vari impianti.

Nata come società di servizio del Gruppo Vascellari, in principio si era occupata della produzione di pali vibrati in cemento armato per le linee di trasporto di energia elettrica. Si era poi specializzata nella produzione meccanica e di carpenteria metallica per l'industria elettrica. Grazie alla grande esperienza accumulata in questi campi e nelle strutture metalliche divenne la principale operatrice, realizzando la maggior parte delle strutture dei nuovi impianti in progetto. Attività che continua ancora oggi in collaborazione con le più importanti aziende mondiali impegnate nella realizzazione di impianti a fune.

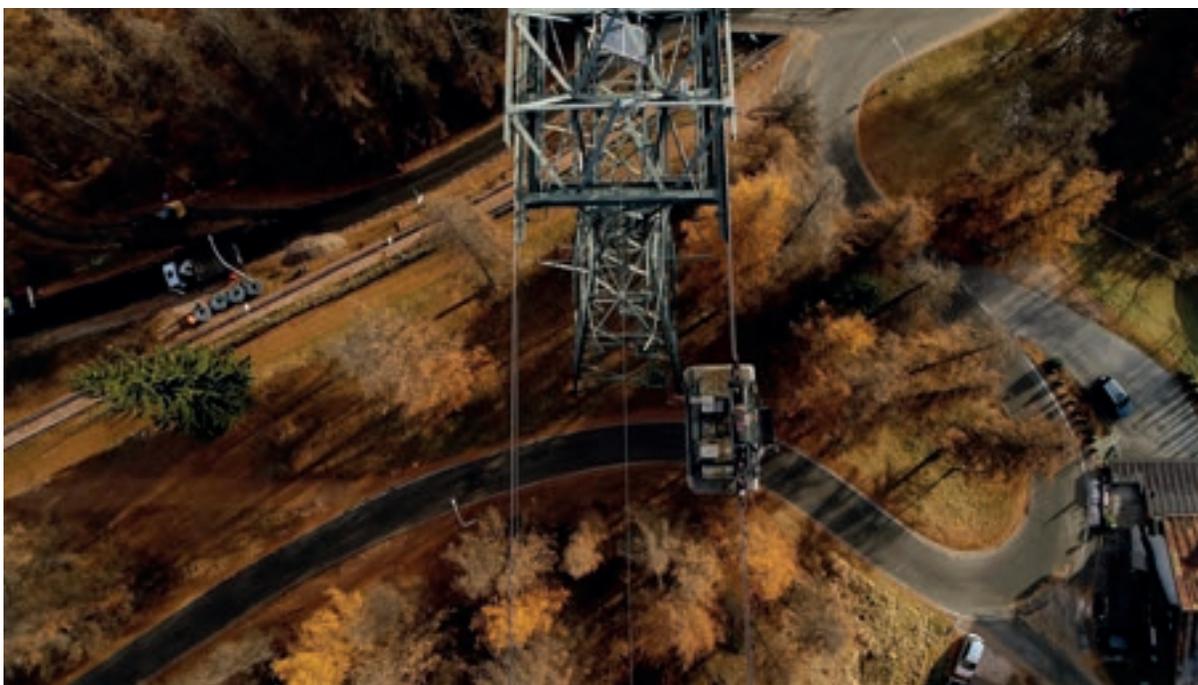
The SoSvl facility

The Vascellari family, on top of having much economic and human capital, could count on industrial and manufacturing support to realize much of the sections structures through the SoSvl s.p.a., that was directly involved in supplying and installing many of the founding elements of the buildings and mechanical parts, integral to the facilities operation.

SoSvl was born as a Vascellari Group utility company, in particular, had taken care of the production of reinforced concrete vibrating pylons for the electrical power lines.

It had then specialized in mechanical production and metallic carpentry for the electricity industry. Thanks to the immense experience gained in the previously mentioned industries and metal structures manufacturing, SoSvl became the main company involved, by realizing most of the structures of the facilities in the project.

It still is, as of today, in partnership with some of the world's most important companies in the cableway manufacturing industry.



▲ Uno dei grandi tralicci di sostegno della funivia Freccia nel cielo Tofana-Cortina, realizzato dalla SoSvi

One of the largest support trellies for the Freccia nel cielo Tofana-Cortina, manufactured by SoSvi

▼ Una fase di montaggio di un traliccio che la SoSvi ha costruito per la funivia che collega L'Aquila e Campo Imperatore.

One of the installation steps of one of the trellis SosVi has built for the cable car connecting L'Aquila and Campo Imperatore.

▼ Un altro traliccio SoSvi montato per l'Expo 2000 presso la fiera di Hannover, a nord della Germania

Another trellis by SoSvi in display for the Expo 2000 Hannover convention, in northern Germany



si era laureata, poi a Cosenza ma è una situazione che non ama. Sua madre ricorda di essere lontana parente di un professore di Bolzano, titolare dell'istituto Antonelli, una scuola di supporto per studenti svogliati. Lo contattano e questi indica a Hilda alcune soluzioni simili, tra le quali una si trova a Cortina. È lì che Hilda decide di trasferirsi per due anni. Casualmente conosce Bruno e, come accadde tra il padre Valentino e la madre Ada, il colpo di fulmine si traduce subito in matrimonio.

Bruno conclude il servizio militare nel '53 e subito il babbo, che nel frattempo ha passato i 60 anni, lo assume nel settore finanziario del gruppo idroelettrico, tra cui si annovera la SoSvI, acronimo di Società Sviluppi Industriali, che aveva aperto nel '46 e dove già lavora Giorgio, con compiti tecnici essendosi laureato, anche lui a Pisa, in ingegneria idraulica. Nessuno dei due figli ha posizioni di comando. I *self made man* fanno fatica a mollare il timone. Il rapporto è più che buono, ma il capo è uno solo. Valentino Vascellari e nessun'altro. Naturalmente Giorgio e Bruno sono circondati da fior di professionisti e persone di fiducia, ma alla fin fine non hanno in mano la direzione delle aziende e tanto meno del patrimonio di famiglia. Che in realtà non è ancora così interessante. In generale tutto il Cadore e così pure l'intera provincia di Belluno non gode di ottima salute economica. È la più grande per vastità del Veneto, ma il territorio non offre possibilità di sviluppo. Funziona soltanto l'occhialeria che ha bisogno di tanta manodopera. Materie prime quasi nulla, agricoltura neanche a parlarne. Non è il Trentino o la provincia di Treviso dove viene su di tutto. Da quelle parti non ci sono campi, ma boschi e poi fa freddo. La risorsa prevalente è l'emigrazione permanente, America, Oceania o stagionale, Svizzera e soprattutto Belgio. Impressionante il tasso di bellunesi morti nella miniera di Marcinelle. Nel 1956 fra i 142.000 minatori impiegati in Belgio, 63.000 erano stranieri e fra questi 44.000 italiani. A Marcinelle si registrarono 262 vittime, 136 italiani.

Molti bellunesi si dedicano all'edilizia in Svizzera e Francia, come manovali e muratori. Nel loro dialetto "ndar a l'esempon" significa andare all'estero

had graduated, and in Cosenza after that. Hilda is not happy with that, however, and her mother remembers having a distant relative who is a professor from Bolzano who owns Istituto Antonelli, a school for lazy students. One of its branches is in Cortina where she meets and marries Bruno short after, much like Valentino and Ada love at first sight. After his military service, around 1953, Valentino, now in his 60s, hires him in the financial department of his hydroelectric group that can boast SoSvI, the Industrial Development Company, among its ranks. In the plant, that had opened since 1946, was Giorgio, his brother, who had graduated from Pisa University as well, working in the technical department after graduating in water engineering. Neither of the two brothers is interested in management roles. Self-made businessmen like Valentino have a hard time letting go and while the relationship between the three is good, Valentino wants to be the leader. Even when counselled and helped by top professionals and trusted advisors, Giorgio and Bruno are not left to manage the companies nor the family fortune. A fortune that is not that consistent, yet. The whole Cadore area, much like the rest of the Belluno region is in bad shape. It is a large territory, the largest one in Veneto but there is little space for development. The only working enterprise is the eyewear industry requiring a large work force. There are no raw materials available and very little agriculture going. That is unlike Trentino or the Treviso region where agriculture does well. Cadore is covered in forests, not fields, and it gets really cold. The biggest resource is emigration, to the Americas, Oceania or the seasonal one to Switzerland or Belgium mostly. A large number of mine workers from Belluno died in the Marcinelle mine. With over 142.000 workers in Belgium in 1956, 63 thousand foreigners of which 44 thousand were Italians. In Marcinelle over 262 people died, 136 being Italians.

A lot of people of the Belluno region ended up employed in Switzerland and France as labour-



▲ Giorgio e Bruno, figli di Valentino Vascellari, in un'immagine scattata all'interno di una galleria in costruzione di un impianto idroelettrico

Giorgio e Bruno, sons of Valentino Vascellari, in and image taken inside a gallery under construction in a hydroelectric plant

a lavorare; proviene da Eisenbahn, ovvero ferrovia in tedesco, perché andavano a costruire tratti di ferrovia in Austria, Svizzera... quindi emigrazione sostanzialmente proprio per mancanza di materie prime. Non a caso l'associazione "I Bellunesi nel mondo" ha tantissimi affiliati, uniti tra loro da un profondo sentimento di amore per la propria terra d'origine; è un'associazione che ha sedi sparse in tutto il mondo: dalle Americhe all'Australia, all'India, al Nord Europa. Tuttavia il destino sta per cambiare tutto in quelle zone economicamente definibili depresse. L'anno di svolta è il 1963. Il Governo Fanfani emana la Legge di nazionalizzazione della corrente elettrica con la nascita dell'Enel, Ente Nazionale Energia elettrica. Tutte

ers and masons. The local dialect had an expression "ndar a l'esempon" meaning leaving to work that derived from Eisenbahn, the German word for railway, as many went to Austria or Switzerland to work in its manufacturing. People thus emigrated for the lack of raw materials. The association "Bellunesi nel Mondo" (Bellunesi around the world) has a lot of affiliates, all united by the love of their land, has many headquarters all over the world, from the Americas to Australia, to India and Northern Europe. The year 1963 however spells a turn of events for all those economically lagging areas. The Fanfani Government nationalizes electricity through the creation of Enel, the national



▲ Bruno Vascellari era un grande amante della montagna e dello sci. Ecco in Marmolada

Bruno Vascellari was a mountain and ski enthusiast. Here he is in Marmolada

le centrali private vengono espropriate, ma pagate profumatamente. Valentino ne ha venti e da un giorno all'altro si trova in mano un vero e proprio patrimonio. E come lui anche i numerosi soci che avevano deciso di seguirlo nelle società aperte nel corso degli anni. Ma un altro evento, questa volta decisamente tragico, segna la vita dell'Italia. Il disastro della diga del Vajont che provoca la morte di 1910 persone. Una calamità causata da infinite nefandezze che però, per assurdo, cambia la vita industriale dell'intera macro-area friulana e veneta. Lo Stato stanziava ingenti finanziamenti pubblici atti a ridare vita a un'economia segnata da quella sciagurata devastazione. A Longarone, a Pieve d'Alpago, a nord e a sud di Feltre nascono

agency for electricity. All private powerplants are acquired by the government for a hefty sum. Valentino, having 20, ends with a large financial sum in his hands. His associates, who had taken part in the companies he had opened over the years, end up with large pay-outs as well. Another event, this time decisively tragic, marks this period of time. The Vajont dam ruptures and collapses causing the death of 1910 people. The calamity, created by atrocious wrongdoings changes the industrial life of the whole Veneto and Friuli Venezia Giulia region.

The State issues a large financial relief to help the local economy after the disaster. In Longarone, Pieve d'Alpago, and in locations north

Carlo Mosca

Uno dei più grandi amici e collaboratori di Bruno Vascellari è stato senza dubbio Carlo Mosca, rappresentante della Redaelli Funi di Gardone Valtrompia. Importante fu la sua opera di consulenza e quindi di convincimento affinché la SoSvl entrasse nel settore delle funivie

Carlo Mosca

One of Bruno Vascellari's best friends and associates is without a doubt Carlo Mosca, spokesperson of the Redaelli Funi from Gardone Valtrompia. His consultancy, and thus getting Valentino on board with the project, was essential for SoSvl to enter the cableways business

► Bruno ha seguito in prima persona tutte le fasi di costruzione della funivia della Marmolada. Qui si trova assieme ad alcuni operai durante la fase dei lavori

Bruno has supervised many construction jobs of Marmolada cable cars. Here he is with some worksmen during the works

▼ Da sinistra, Carlo Mosca, Valentino Jr con i suoi genitori, Hilda De Mattia e Bruno. A destra il loro amico Ferruccio.

From left to right, Carlo Mosca, Valentino Jr with his parents, Hilda De Mattia and Bruno. On the right their friend Ferruccio.



quattro-cinque insediamenti urbanizzati a zone industriali, per la verità mal servite dai trasporti, ma gli affari decollano comunque, soprattutto quelli delle occhialerie. Anche Valentino coglie le sue opportunità e inizia a investire per aprire attività nel settore della metallurgia, sempre figlia dell'energia, e incrementare quelle del legname. Ha due segherie in provincia di Bolzano, una in Val Aurina, alle spalle di Brunico e una appena sopra a Merano, in Val Venosta. Un settore che ha nel cuore, dopo tutto da lì era partito. C'è un curioso parallelismo con un'altra illustre famiglia veneta, i Feltrinelli, originari di Feltre. Anche loro, da semplici artigiani e commercianti di legname, arrivarono a realizzare una fortuna. Carlo Feltrinelli fu un protagonista della Milano degli anni Trenta, in grande espansione edilizia, dove fu tra i costruttori della prima rete ferroviaria. In seguito creò l'Istituto di Credito Feltrinelli e, con il figlio GianGiacomo, fondò la nota casa editrice. Valentino non ambisce a questo e non è nemmeno sfiorato dall'idea di abbandonare i suoi luoghi. Non ce n'era bisogno. Il suo nome diventa sempre più importante. Chi ha un'idea, un progetto da finanziare bussa alla sua porta di casa. Di questo si occupa da sempre Valentino. Non ha la vocazione dell'invenzione ma sa valutare con grande fiuto se un'operazione può fruttare oppure no. E Bruno entra in questa dinamica laddove è necessario predisporre *business plan*, tessere rapporti con le banche, ottenere finanziamenti, partecipare a gare d'appalto, interagire col mondo politico e finanziario. Ma non trascurava mai il valore della famiglia. Nel 1954 nasce Valentino junior. È proprio il nonno che va all'anagrafe e registra col proprio nome il nipote neonato. L'anno dopo viene alla luce una bambina, che guarda caso viene battezzata col nome Ada, come la nonna. L'anno dopo ancora nasce Mario.

and south of Feltre, four, five new industrial areas are built. Mostly with bad transportation systems yet, nonetheless business, eyewear in particular, booms. Valentino is not one to miss an opportunity and decides to invest to open a company working in the metallurgy sector and improve on the Lumberyard. He has two in Bolzano, one in Val Aurina, behind Brunico and one just on top of Merano, in Val Venosta. It is a business that he holds dearly, the one where he started all of it. There is an interesting similarity between his and another illustrious family from Feltre, Veneto, the Feltrinelli family. They too had for generations been simple artisans and wood merchants and ended making a fortune. Carlo Feltrinelli had been an important figure in the 30s in Milan thanks to the housing expansion of the time, being one of the people who built the first railroad. He then created the Credito Feltrinelli together with his son Giangiacomo as well as the well-known publishing company. Valentino is not looking to leave his territory. His name becomes ever more important. Anyone with an idea comes to him, that's what he is great at. He is no inventor but knows a good investment opportunity when he sees one. Bruno becomes part of this dynamic where it is necessary to draft business plans, handle the relationship with the banking sector to get financing, participating and winning public contracts as well as interacting with the political and financial worlds. He still however cares for his family and in 1954, Valentino Jr. is born. Valentino, his granddad, himself registers the new-born at the registry office with his own name. The following year a baby girl, who carries the name of the grandmother Ada, is born. A year later, Mario, the third child of Bruno and his wife Hilda is born.

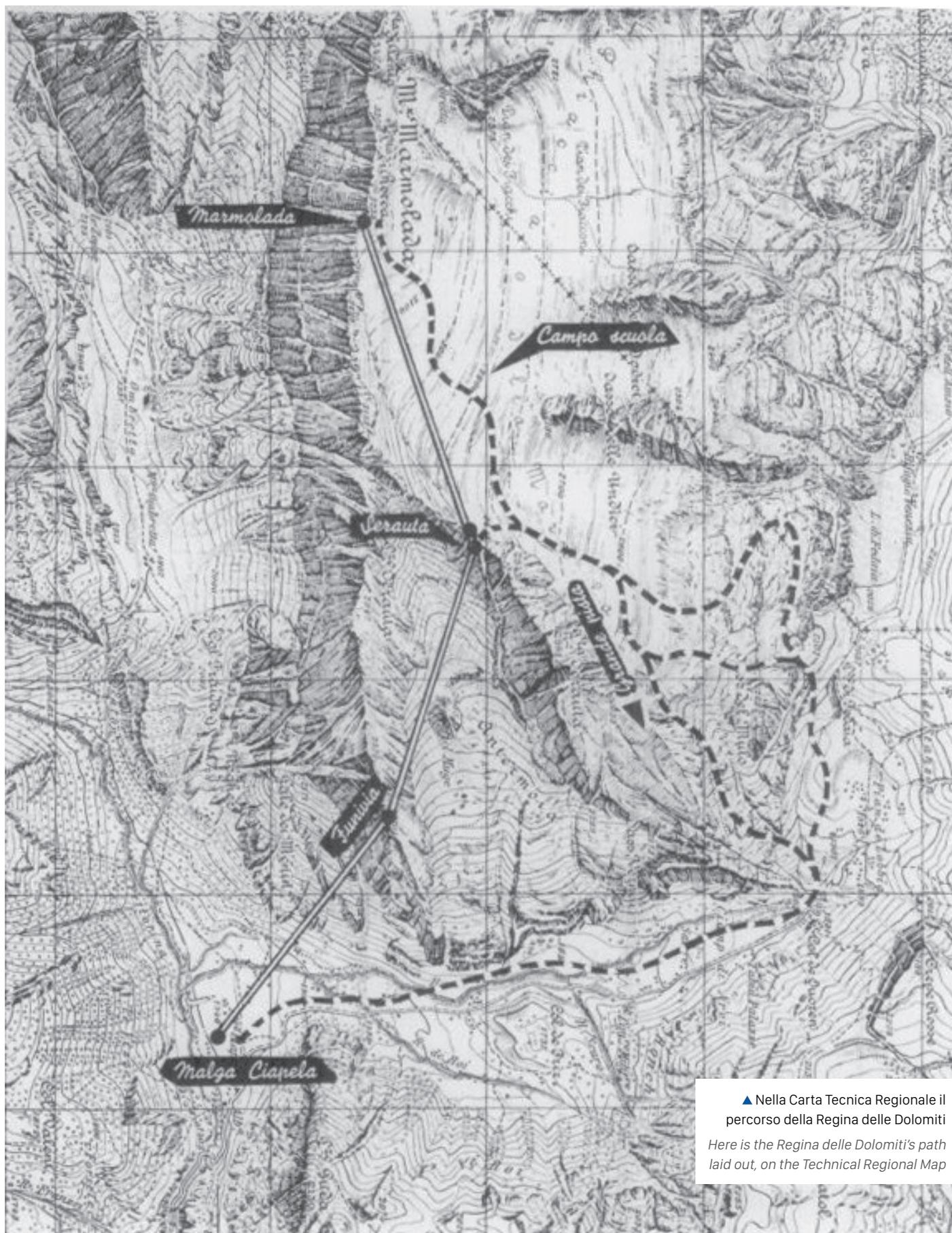
La Regina delle Dolomiti

The Queen of the Dolomiti

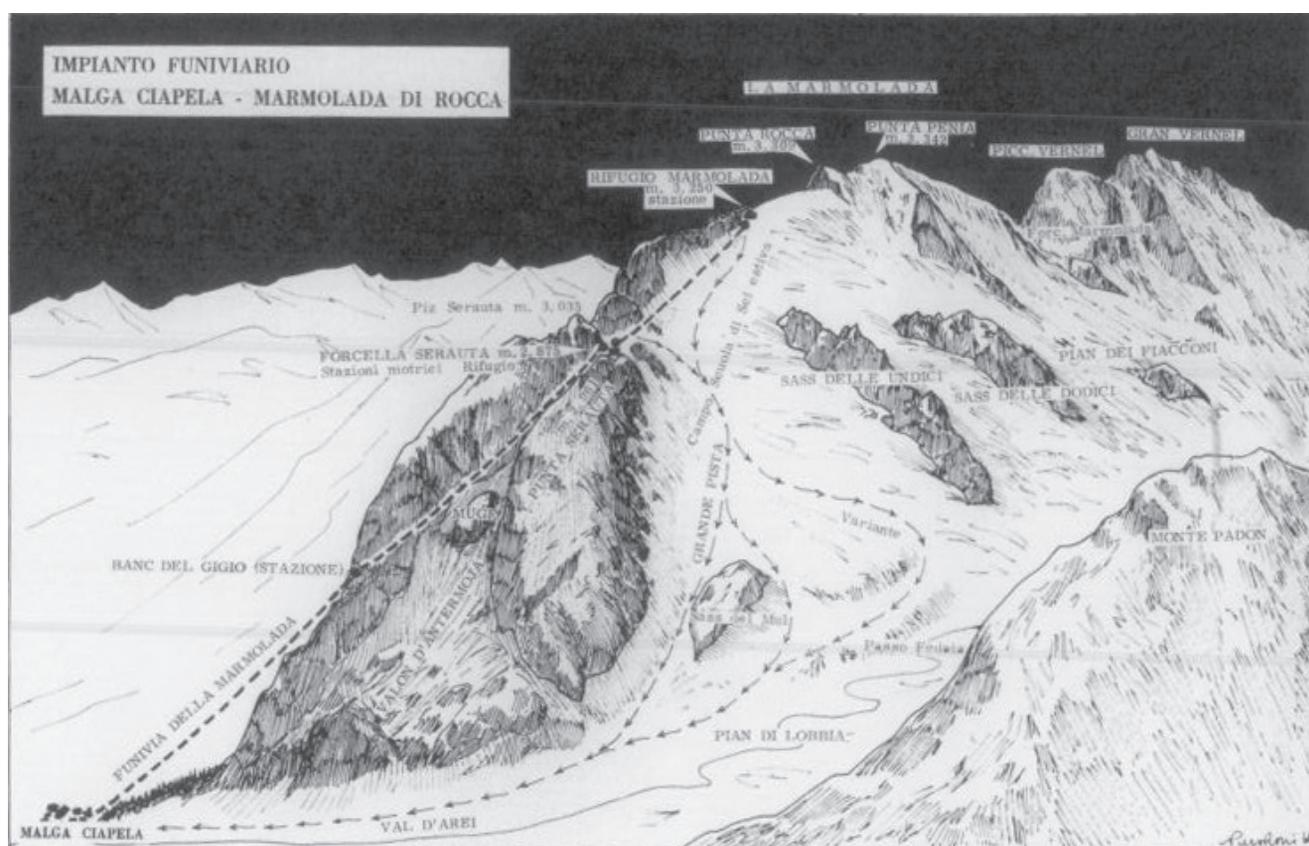
Con la nazionalizzazione dell'Enel la famiglia Vascellari diventa decisamente ricca. I soldi in mano non li ha ancora, ma quel senso innato per il business può finalmente esplodere in tutto il suo vigore. Valentino riceve montagne di proposte. C'è la fila davanti alla porta di casa. Una cartiera, investitori turistici, porti, alberghi... Un giorno si presenta anche un dirigente della BMW. Gli propone di aprire la filiale italiana. Un affare decisamente interessante ma Valentino è anche uomo di principi: "È una vita che viaggio Fiat, non ci penso nemmeno a vendere macchine tedesche!". Per Valentino non si tratta di una scelta di abitudine. Egli ha davanti agli occhi il dolore dei cadorini costretti a lasciare la loro valle per cercare lavoro in ogni parte del mondo. Comprare automobili Fiat è, in quell'epoca di pre-globalizzazione, il suo modo concreto per contribuire a sostenere l'economia italiana, il lavoro degli italiani.

Il campanello di casa squilla ancora. Questa volta è il figlio Bruno. Sottobraccio ha un grande foglio di carta millimetrata con un disegno

The nationalization of electric energy by Enel allows the Vascellari family to become very rich. No money has yet been paid but the business-sense the family has can finally soar. Valentino is the recipient of many business opportunities. So many that a queue forms in front of the house. Many, paper-manufacturing, tourism investors, harbours, hotels show up at his door. He receives a visit even by a BMW manager who wants to open the first dealership in Italy. Valentino, however, is a man of principle and says that he has been travelling with FIAT cars all his life and that he does not want to sell German ones. This is not a choice based on what he is used to, though. He cares about the history of all those from his home town forced to leave to find a job around the world. Buying FIAT cars, before globalization, is his own way to contribute to the Italian economy and its workers. Finally, his own son, Bruno shows up. He has brought a large graph paper with a design Valentino has never seen before.



▲ Nella Carta Tecnica Regionale il percorso della Regina delle Dolomiti
Here is the Regina delle Dolomiti's path laid out, on the Technical Regional Map



▲ Ancora il tragitto della funivia della Marmolada che parte da Malga Ciapela e arriva a Punta Rocca

Here is again the pathway of the Marmolada cable car starting from Malga Ciapela and arriving in Punta Rocca

◀ Il disegno della posizione dell'ultimo tronco di funivia che da Serauta raggiunge Punta Rocca

The project of the last section of the cable car going from Serauta to Punta Rocca



che Valentino non aveva mai visto. È il progetto di una funivia che da Malga Ciapela raggiunge Punta Rocca, una delle cime più alte della Marmolada. La firma è di Furio Bianchet, classe 1911, accademico del C.A.I., noto arrampicatore, protagonista del sesto grado con il gruppo dei «bellunesi» negli anni Trenta. Bruno che un po' di storia di alpinismo la conosce, ricorda bene una delle sue imprese, quando nel '34 fece sua la prima via diretta sulla parete sud-ovest del Cimon della Pala con Mary Varale e Alvisè Andrich e così pure l'anno successivo lo spigolo sud-est di Cima De Gasperi. Se un puro della montagna aveva avuto quest'idea non poteva che essere un progetto interessante. Dare la possibilità a tanta gente di salire fin lassù e

It's the blueprint for a cable car project that goes from Malga Ciapela and reaches Punta Rocca, one of the Marmolada peaks. It is signed by Furio Bianchet, born 1911, an academic from CAI, the Italian Alpine Club, a known mountaineer, the most famous member of an extremely arduous hiking expedition with a group of mountaineers from Belluno in the 1930's. Bruno is versed in alpinism and knows of his expeditions. In 1934, Bianchet had hiked the first direct way to the Southwest part of Cimon della Pala with Mary Varale and Alvisè Andrich. The following year, the same group had reached the Southeast peak of Cima de Gasperi. If someone of such experience in alpinism had conceived this idea,

◀ Malga Ciapela prima della costruzione della partenza della funivia

Malga Ciapela before the starting station was built

Malga Ciapela

Prima della costruzione della Regina delle Dolomiti, Malga Ciapela era un luogo quasi completamente isolato. Poche baite, qualche campo per un'agricoltura comunque povera. Per raggiungere la Marmolada ci si serviva di una bidonvia della famiglia Graffer che dal Passo Fedaià portava fino a Pian de Fiacconi. Era l'unico modo per sciare sul ghiacciaio dove, di anno in anno, veniva montato uno skilift. L'unica strada che arrivava a Malga Ciapela e che lì ne diventava il capolinea, passava dalla Val Pettorina, al confine tra Veneto e Trentino Alto Adige, a nord-ovest di Belluno, oltre Alleghe. Quindi questa piccola frazione del Comune di Rocca Pietore si poteva raggiungere soltanto dal lato veneto. La sola possibilità per raggiungere, invece, il passo Fedaià con una strada era quella che saliva da Canazei.

Malga Ciapela

Malga Ciapela was an isolated location before Regina delle Dolomiti was built. A few lodges and fields for whatever little they could grow. In order to reach Marmolada, the only way was to use a Graffer Family cableway going from Passo Fedaià to Pian de Fiacconi. It was also the only way to ski on the glacier where yearly a ski lift got installed at the beginning of every ski season. The only actual road getting, and also ending in, to Malga Ciapela e was the one going through Val Pettorina, North-West of Belluno, beyond Alleghe on the Veneto and Trentino Alto Adige border. The only option to get to this little town part of the Rocca Pietore municipality was to go through the Veneto's side of it. Passo Fedaià, on the other hand, could be reached only with a road coming up from Canazei

Furio Bianchet

Fu uno tra i più autorevoli alpinisti ed accademico Cai del gruppo dei "Bellunesi" negli anni Trenta. Nato a Belluno nel 1911, aprì vie come la diretta alla parete sudovest del Cimon della Pala nel 1934 o lo spigolo suddest di Cima De Gaspari con Mary Varale e Alvisè Andrich nel 1935. A lungo presidente, negli anni Cinquanta e Sessanta, della sezione di Belluno del C.A.I., diresse anche la Azienda del Turismo della medesima città. Fu sua la firma del progetto per la realizzazione della Regina delle Dolomiti. Morì sempre a Belluno nel 1969.



▲ Da sinistra, Furio Bianchet, accademico del Cai, colui che ha avuto l'idea di realizzare la funivia della Marmolada, Fausto Bertagnin, per tanti anni impegnato nella realizzazione della Regina e nonno Valentino con il figlio Bruno
from left to right, the man who came up with the idea to realize the Marmolada Cableway, Cai academic Furio Bianchet, Fausto Bertagnin, for a long time involved in the realization of the Regina del Vento and Valentino Sr with his son Bruno

Furio Bianchet

Furio Bianchet, in the 30s, was one of the most authoritative alpinists and Cai academic of the "Bellunesi" group. Born in Belluno in 1911, he was the first to hike many paths like the south-west Ciamon della Pala ascent or the south-east Cima De Gaspari peak with

Mary Varale and Alvisè Andrich in 1935. He was President the Belluno Cai branch for a long time in the 50s and 60s. He was also the head of the Azienda del Turismo, Tourism company from Belluno. He was the one to sign the go-ahead for the Regina delle Dolomiti project. He died in Belluno in 1969.

godere di cotanta bellezza non è però soltanto un'ambizione. L'idea propria di Bianchet è quella di arrivare a Serauta da valle per permettere l'accesso ad un'area che in quel momento si può raggiungere solo a piedi, dopo una lunga traversata del ghiacciaio, dall'arrivo dell'impianto di Pian dei Fiacconi.

Da Serauta poi si deve proseguire sino a Punta Rocca per godere delle nevi perenni del ghiacciaio e del panorama da brivido.

Bruno ha dinnanzi a sé la possibilità di creare una cosa tutta sua, di governarla, comandarla. Anche il padre Valentino è un amante di quelle vette e della pratica alpinistica. Andava in roccia

it had to be good. Giving the opportunity to many to see the beauty of the peak is not just an ambition.

Bianchet's idea is to get to Serauta from the valley to allow access to an area that is can only be reached on foot, after a lengthy walk on a glacier from where the Pian dei Fiacconi cable car arrives. From Serauta onwards one has to walk up to Punta Rocca to enjoy perennial snow on the glacier and a stunning view. Bruno has the chance now to create something of his own, to manage it, to rule it. Valentino Sr loves the peaks himself. He was an Alpinist of respectable level. Beyond this, he starts to

▼ Sciatori sul ghiacciaio della Marmolada in una foto del 1960.

Skiers on the Marmolada glacier in a photo from 1960.





▲ Ancora appassionati dello sci in azione sul ghiacciaio della Marmolada, dove Gildo Siorpaes, nel 1961, ebbe l'intuizione di aprire una scuola di sci estivo

More ski enthusiasts on the Marmolada glacier where Gildo Siorpaes, in 1961, came up with the idea of opening a summer ski school

pur senza particolari velleità di conquista. Ma al di là di questo, inizia a fare una serie di considerazioni sulle eventuali opportunità. Una funivia... Cosa comportava costruirla? Energia per farla funzionare e questa l'aveva. Per arrivare a Malga Ciapela serve una strada. Naturalmente bisognava pensare a strutture ricettive per ospitare i turisti. Sì, un alberghetto era già stato costruito, ma bisognava rifarlo completamente. E per i calcestruzzi e per le parti metalliche c'era la SoSvI. La Marmolada è poi il simbolo delle Dolomiti bellunesi, non c'è pericolo che la gente non sia attratta dall'opportunità di salire in vetta. Inoltre è già attivo da qualche anno lo

ponder what it means to build a cable car. Since the energetic needs were easy to meet, the facility needed a road to arrive in Malga Ciapela. Further facilities had to be built to welcome tourists. A small hotel had been previously built but it needed to be rebuilt. The concrete and the metal parts could be manufactured by SoSvI. The Marmolada was the symbol of the Dolomiti in Belluno which meant that it was bound to attract visitors wanting to see the peak. Another opportunity would have been to use the facility for summer skiing on the glacier. People had already begun to reach the sum-

Le scuole di sci sul ghiacciaio

Già presenti prima della realizzazione delle funivie, le scuole sci sul ghiacciaio furono uno dei motivi che spinsero Bianchet a dare corso alla sua idea, poi sfociata in un vero e proprio progetto. Nella foto di pag. 43 si vede uno dei primi skilift realizzati. Caratterizzato da una struttura molto leggera, veniva montato e smontato ogni stagione e permetteva la salita solo a poche persone per volta.

Per arrivare al ghiacciaio, prima della apertura delle funivie, l'unica possibilità era salire al Pian dei Fiacconi con la cestovia Graffer e poi, gambe in spalla, a piedi sino alla partenza dello skilift.

Glacier ski schools

The Glacier ski schools were already there before the cable ways came to life. They were the reasons why Bianchet decided to trust his intuition that eventually became a real project. In the photos is one of the first ski-lifts created. The ski-lift had a very light structure, which allowed to be installed and removed it each season, and only allowed a few people at a time to use it.

In order to get to the glacier, before the opening of the cablecars, one had to go up the Pian dei Fiacconi with the Graffer cableway and then hike one's way, skis on the shoulder, on foot to the ski-lift starting station.

sci estivo. Si sale dal versante di Passo Fedaià con una bidonvia della Graffer. Servono però tanti soldi, l'investimento è eccezionale. Chiede informazioni. In particolare interpella Carlo Mosca, un fraterno amico di Bolzano, rappresentante nella zona dolomitica di un'azienda della Valcamonica, la Redaelli di Malavedo, specializzata nella realizzazione di funi, nata alla fine dell'800, per opera degli omonimi fratelli Giuseppe e Pietro. Le pressioni per dare vita al progetto sono tante e Bruno luccica all'idea di potersi occupare in prima persona di un'attività di famiglia. Ovviamente mal sopporta di non poter comandare nulla. E forse anche per

mit by walking up the Passo Fedaià mountain side with a cableway by Gaffer. A large sum was necessary to set the project up. Valentino decides to ask Carlo Mosca, a friend who is like a brother to Valentino, a representative of the Belluno branch of Radelli di Malavedo, a company from Valcamonica specialising in rope-making that had been created by the Radelli brothers, Giuseppe and Pietro, in the late 1800s. There is a lot of pressure to make sure the project starts and Bruno is ecstatic to think that he might manage a family venture personally. He has a hard time because he is finally not in charge of the project, that is

questo il fratello Giorgio deciderà in seguito di lasciare gradualmente le aziende e Calalzo per trasferirsi con la famiglia in Ticino. Il business plan è pronto e Valentino dice sì! In cassa non ci sono i soldi che servono per attuare il progetto, ma questo è l'ultimo dei problemi. Recuperarli è la specialità di Valentino. E poi non bisogna nemmeno fare così tanta fatica, perché ci sono i crediti verso l'Enel. I finanziatori inoltre ci sono già, sono i 2000 soci delle ex centrali elettriche, che hanno voluto seguirlo in tutte le altre attività. Per spiegare loro il significato di una funivia occorre non più di dieci minuti, tutto molto semplice! Parte prima dalle famiglie più agiate e poi dai piccoli risparmiatori. La voce si

probably why his brother Giorgio will eventually decide to leave the company and Calalzo and move with his family to Ticino.

While there are not enough funds for the project to be launched, Valentino approves of it. Finding enough credit is not too hard also thanks to the debts Enel has with them. In order to gather enough money, Valentino decides to reach out to the 2000 investors that had previously put money into his ex-power plants that had wanted, in the past, to follow him in his deals. Explaining the cable car opportunity is simple enough and he decides to start from the wealthiest of families to end with those with smaller sums to invest.

► Macchie di vecchiaia su una fotografia che riprende la teleferica adibita al trasporto dei materiali per la costruzione della stazione a monte della Regina

A photo, showing signs of aging, of the service zipline used to carry materials to build the station at the top of the Regina



espande a macchia d'olio e sono tante le persone che per sentito dire lo raggiungono convinte: "Ci stiamo anche noi". Inoltre da quelle parti c'è attitudine a lavorare in situazioni critiche e disagiati, le centrali, le dighe, le gallerie. Arrivano fondi anche dall'Imi, la banca amica di Valentino che lo ha sempre seguito in ogni sua attività. Quando a Rocca Pietore arriva la notizia di questo progetto l'entusiasmo arriva alle stelle. Il punto di partenza della funivia viene identificato a Malga Ciapela, naturalmente povero, perché vive di poche cose. Un po' di agricoltura e di allevamento, qualche forma di formaggio, ma una produzione che soddisfa a stento il fabbisogno locale. La costruzione della funivia significava rivoluzionare l'economia di una valle in maniera totale. Un cambio di vita senza precedenti per la gente del posto, abituata a emigrare, soprattutto in inverno, quando tutto rimaneva chiuso, per trovare un posto di lavoro che garantisse un minimo di sussistenza. Si pensa all'indotto e a posti di lavoro inediti per quei luoghi. Un po' di turismo c'era ma solo di passaggio e nemmeno promosso. La possibilità di vivere il boom economico e tecnologico che in quegli anni stava fortificando l'Italia, crea eccitazione e grande felicità. Non si doveva più essere spettatori del progresso ma protagonisti. Si era appena inaugurato il traforo del Gran San Bernardo, cui seguì un anno più tardi quello del Monte Bianco, aveva aperto l'Autostrada del Sole. Esplodono aziende gloriose come l'Olivetti, l'Indesit, l'Ignis, la grande industria dell'acciaio. I fatturati della piccola e media impresa crescono come mai era accaduto. Insomma l'Italia agricola del dopoguerra sta cambiando pelle e ne beneficia la Lira che diventa una delle monete più forti sul mercato internazionale. Dinnanzi a questo scenario, in quel posto isolato dal mondo si torna a vivere. Vengono i brividi solo al pensiero. E poi l'idea di raggiungere il cielo dall'alto di Punta Rocca e Punta Penia! L'idea di Furio Bianchet forse è meno lungimirante e più pratica. Con l'esperienza maturata nell'ufficio turistico della Val Pettorina, l'alpinista bellunese vede la

Word-of-mouth spreads and new people turn to Valentino to be a part of the project. It is common in the area to work in inhospitable and unpleasant environment such as power plants, dams or tunnels so it makes sense to the local population. Imi, Valentino's trusted bank, the one that helped with all his endeavours, joins the venture.

When the news reaches Rocca Pietore, the locals show unbridled enthusiasm. Malga Ciapela, a poor village, is identified as the ideal start for the cable car. The town has very little, just a bit of agriculture and animal farming that provides some cheese but far from being enough for the locals to get by. The arrival of this project spells a complete revolution in the local economy. Where once people were forced to move during winter, when all was shut for the season, in order to find an occupation to feed the family, now things are about to change. New employment opportunities and the arrival of capital is making the locals ponder. Before, tourism was negligible, short-term and with no promotion. Now, the economic boom in Italy was making the country strong as well as creating excitement and happiness. People were not left to be passive in the face of progress but instead became protagonists of it. The newly inaugurated Gran San Bernardo tunnel, followed suit a year after by the Monte Bianco one, had opened the Autostrada del Sole. Glorious companies like Olivetti, Indesit, Ignis and the steel industry are making a fortune. It is also true of small and medium companies projecting Italy out of the agriculturally-driven years after the war. The Lira, the Italian currency at the time, quickly becomes one of the strongest on the international market. Those from the little isolated village of Malga Ciapela, when prospected with this new life being injected in the town, rejoiced. The idea of reaching for the sky in Punta Rocca and Punta Penia was incredible! Furio Bianchet can be credited to have had the most practi-

possibilità di ampliare l'offerta turistico-invernale con le attività delle scuole sci, limitate fino a quel momento all'estivo.

Prima di allora nella valle c'è solo una bidonvia - dal Fedaia a Pian dei Fiacconi - e un piccolo skilift sul ghiacciaio, ma l'area è nota nel mondo degli eventi di sci per le gare di discesa disputate tra gli anni Trenta e Cinquanta. Uno dei primi slalom giganti della storia datato 1935, fu vinto da Egon Schop. Ma il nome più illustre che ha saputo lasciare la sua firma su queste nevi è senza dubbio quello di Zeno Colò che conquista la vittoria in più edizioni. Arrivano altri commenti entusiasti per l'iniziativa. La voce è di due grandi alpinisti pionieri degli anni '30: Paula Wiesingher e Hans Steger. Per quest'ultimo la Marmolada è "la montagna più veloce del mondo". Non si nasconde nemmeno l'esperto Gildo Siropaes di Cortina, che nel 1961 ha l'intuizione di aprire sul ghiacciaio una scuola di sci. Secondo lo stesso Bianchet l'Italia avrebbe potuto riottenere il primato grazie alla Marmolada. Nessuno dei centri più quotati poteva reggere il confronto con le piste che qui avrebbero dovuto già esserci, per lunghezza, dislivello e grado di pendenza.

cal if the least forward-looking of ideas. His experience in the tourism office in Val Pettorina, tells the alpinist from Belluno, that it will be possible to enrich the touristic offer by extending the ski school activities, previously limited to the summer, to the rest of the year. Then only thing available at the time was the cableway – from Defaia to Pian dei Fiacconi – and a small ski-lift on the glacier. Nevertheless, the area is well known for ski events that had taken place in the Thirties and Fifties. One of the first Slalom competition ever, 1935, was won by Egon Schop. However, the most illustrious name to leave his signature on the slopes is that of Zeno Colò, who won there. More enthusiastic voices join the choir with two great pioneers of Alpinism of the 30s, Paula Wiesingher and Hans Steger commenting their appreciation for the project. Steger commented the Marmolada to be the "quickest mountain in the world". Another icon, expert Gildo Siropaes from Cortina, decides to open his ski school on the glacier in 1961. Blanchet himself says that Italy could be number one again thanks to Marmolada. None of the most appreciated ski slopes of the time could match

► L'ultimo a destra, in piedi, è Furio Bianchet. Alla sua sinistra, il Sindaco di Rocca Pietore, nonché Senatore della Repubblica Italiana, Dino Riva

Last one on the right is Furio Bianchet. To his left is, Mayor of Rocca Pietore and Senator, Dino Riva.



La visione di Bianchet

La pratica dello sci era uno dei motivi trainanti nella visione di Furio Bianchet per la realizzazione della funivia. Il piano aveva però orizzonti molto più ampi per organicità e importanza. La valorizzazione della Marmolada non si poneva solo “in termini di impianti funiviari” - citando le parole del Sen. Dino Riva – ma investiva l'intera comunità locale, le strade, i servizi, la creazione di nuove opportunità di lavoro per gli abitanti di un luogo dove si viveva di niente!

Bianchet's vision

Practicing ski was one of the things that pulled Furio Bianchet's vision on. The plan had horizons much larger in terms of its organic nature and level of importance. Making sure Marmolada was made proper use of was not just limited “to the cable cars facilities”, quoting Sen Dino Riva. Instead it regarded the local population, roads, services ad new job opportunities for those that before had lived with next to nothing!

L'idea iniziale era quella di creare una pista, la “Bellunese”, di 8 km di lunghezza (poi diventati 12, ancora oggi la più lunga del comprensorio Dolomiti Superski), con 1.800 m di dislivello e pendenze sino a circa il 50%, servita da un impianto avveniristico. Questo impianto avrebbe dovuto portare l'area di Belluno all'avanguardia nel settore degli sport invernali.

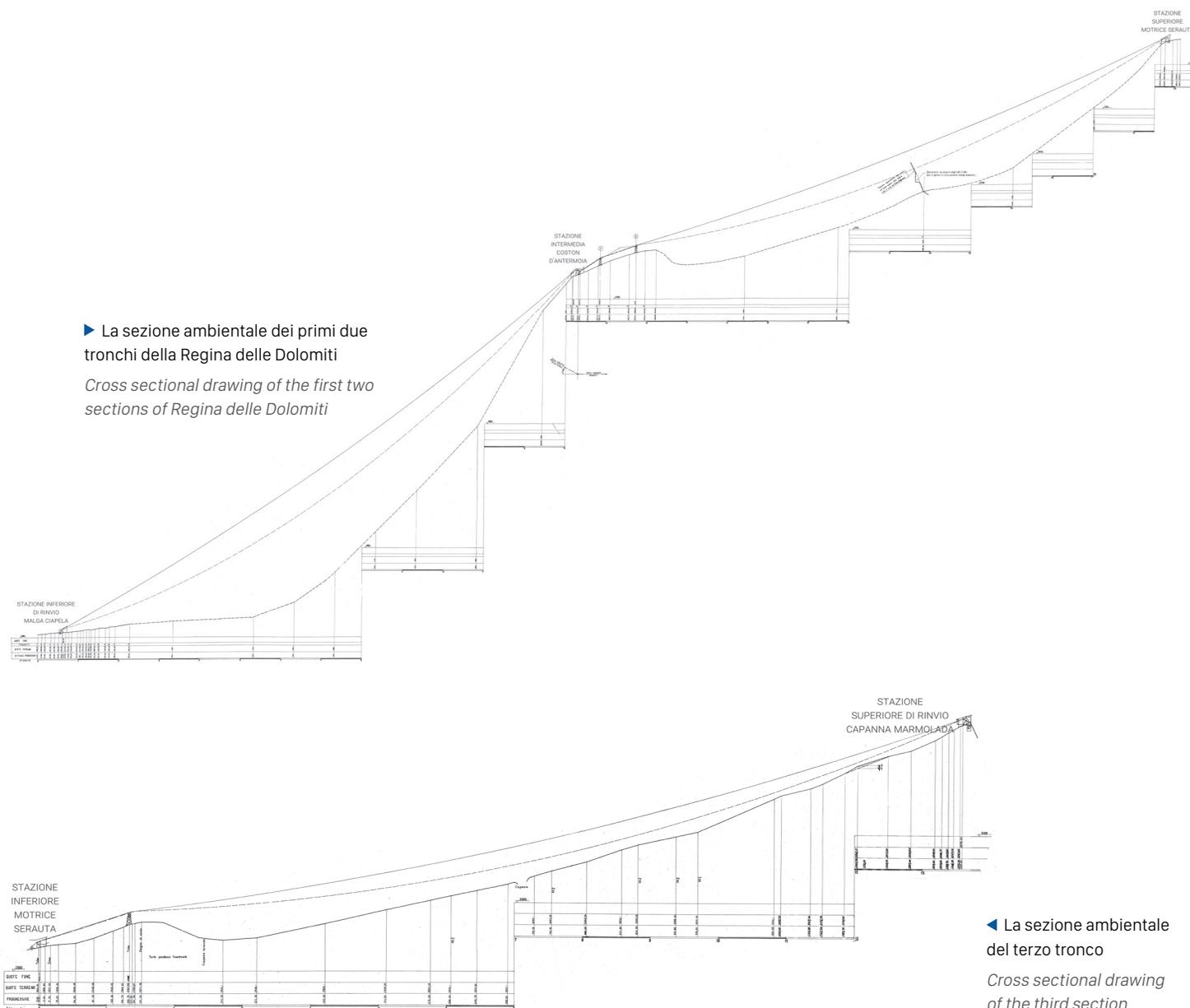
Entra in gioco anche la parte politica. Arriva il pieno consenso del senatore Dino Riva, sindaco di Rocca Pietore, esponente primario del partito Socialista Democratico Italiano, in seguito sottosegretario al Lavoro e Previdenza Sociale nel governo Andreotti, alla Pubblica Istruzione con Cossiga e ai Trasporti nei due Governi di Spadolini. Non una persona qualunque. Lo sviluppo tecnico di Furio è scritto ed elaborato dall'ingegner Arturo Tanesini, alpinista e tecnico esperto nella progettazione funiviaria. Dopo la valutazione di diverse alternative viene scelta

length, inclination and altitude of Marmolada. The original idea was to create a slope, the “Bellunese”, 8 km long (that then became 12 km, even today the longest of the Dolomiti Superski district), at an altitude of 1800 m with inclinations of up to 50% with state-of-the-art facilities. The project was to bring Belluno at the avant-garde of winter sports. The political world enters the scene with Senator, Mayor of Rocca Pietore and most important member of the Socialist Democratic party of Italy, Dino Riva, a very important figure showing his full support for the project. He was in the future to become the Labour and Welfare Deputy Secretary under the Andreotti Government, Public Education Deputy Secretary under the Cossiga Government and Transportation Deputy Secretary in the Spadolini one. Furio's technical development is written and elaborated by Engineer, Alpinist

la posizione di Malga Ciapela per la stazione di partenza in quanto permette di ovviare a molte delle difficoltà che aveva fatto scartare l'idea di partire da Fedaia e consente ai visitatori anche senza sci di fare una trasvolata unica sopra il ghiacciaio. Il 21 marzo 1963 venne costituita da Luigi "Gigio" Casagrande e Siro Comis, collaboratori storici di Valentino, la prima società "Marmolada s.p.a." e nel 1964 Furio Bianchet ne diviene amministratore unico. Si sceglie la via che, partendo da Malga Ciapela, passa per Coston D'Antermoja e, con un cambiamento di direzione, porta a Serauta. Il tragitto da valle alla vetta è diviso in 3 tronchi: Malga Ciapela

and expert cable car project technician, Arturo Tanesini. After considering a variety of alternatives, Malga Ciapela is identified to be the ideal spot for the initial station.

This allows to avoid many difficulties that had made Fedaia unfeasible as well as allowing visitors without skis to see the glacier while on the cable car. On 21st March 1963 the first "Marmolada s.r.l." company is set up by Luigi "Gigio" Casagrande and Siro Comis two long-time partners of Valentino. In 1964, Furio Bianchet becomes the sole director. The route starts off from Malga Ciapela, through Coston D'antermoja, and with a brisk change of direc-



► La sezione ambientale dei primi due tronchi della Regina delle Dolomiti
Cross sectional drawing of the first two sections of Regina delle Dolomiti

◄ La sezione ambientale del terzo tronco
Cross sectional drawing of the third section

(1450 m) – Banc D'Antermoja (2350 m), Banc D'Antermoja - Serauta (2950 m), Serauta - Punta Rocca (3265 m), con una lunghezza complessiva della linea di circa 4.5 km e un dislivello totale di 1810 m che allora potevano essere percorsi in circa 20 minuti.

Le stazioni di Banc e di Punta Rocca sono un vero e proprio trampolino nel vuoto. Inerpicate su due costoni a strapiombo richiesero opere di costruzione che possono essere definite quasi funamboliche.

L'opera poteva quindi cominciare. Dal punto di vista tecnico e strutturale l'impianto è progettato dalla ditta di costruzioni funiviarie Ceretti e Tanfani di Milano con Arturo Tanesini, che

tion, arrives in Serauta. The journey is divided into three stops: Malga Ciapela at 1450mt then Banc D'antermaoja sitting at 2350mt, continuing with Serauta at 2950mt to end in Punta Rocca at 3265mt. The total length being 4.5 km with an altitude difference of 1810 mt with a 20 minute journey back then. The Banc and Punta Rocca stations are right on the edge of the mountain. Towering on two slabs of rock hanging above a cliff, these stations required miraculous feats of engineering.

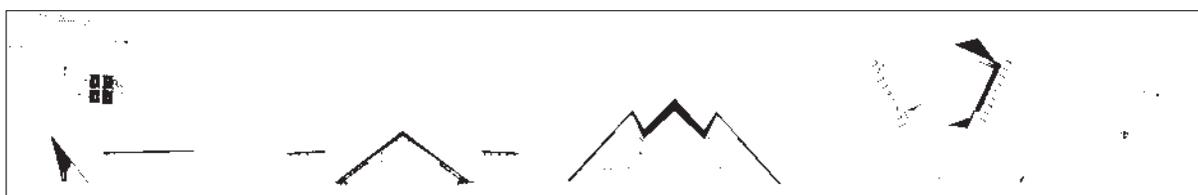
The project was ready to start. In terms of the structural and technical aspects, the facility is designed by the cable construction building

Le linee della Stazione

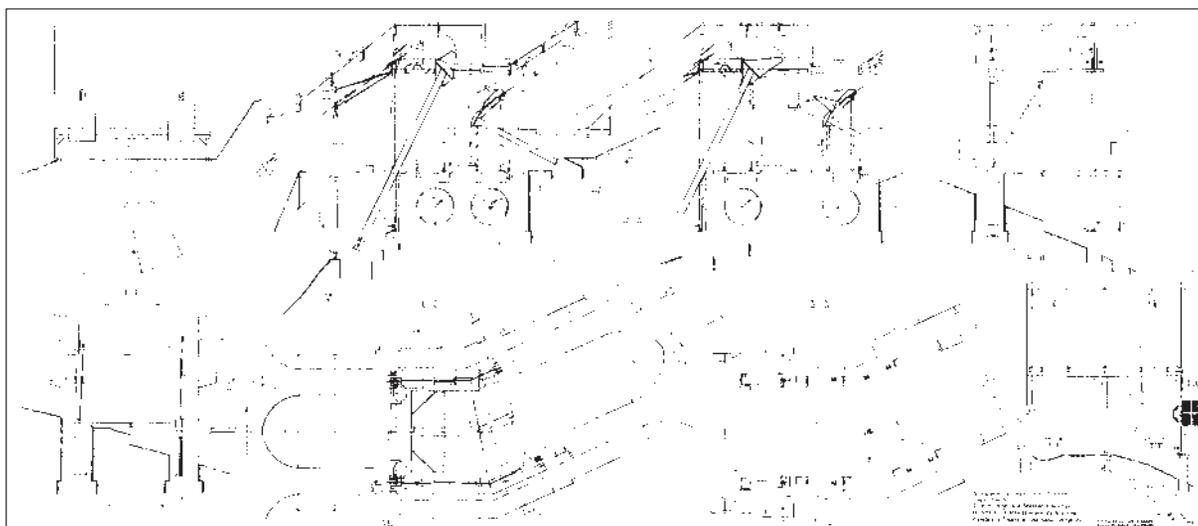
Il progetto delle linee della stazione di Malga Ciapela fu, per quei tempi, un esempio di grande forza espressiva al punto da essere considerata ancora oggi di grande attualità e funzionalità.

Malga Ciapela station

The project of Malga Ciapela station was, for that time, an example of much expressive strength to the point of being highly regarded to this day for how current and functional it is



▲ Prospetti della stazione di partenza a Malga Ciapela
Prospective drawing of the Malga Ciapela starting station



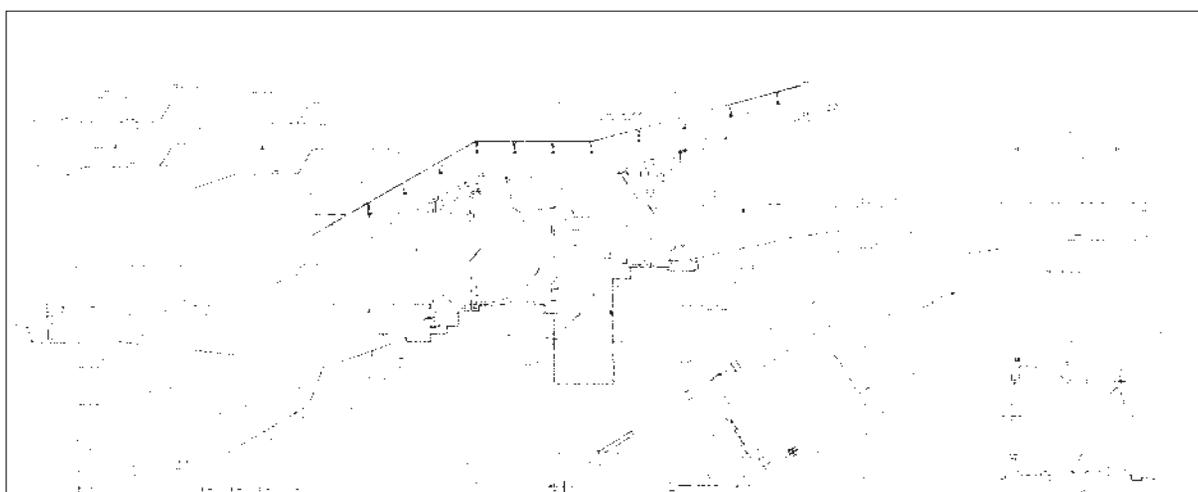
▲ La sezione della stazione intermedia di Banc
The intermediate Banc station sectioning

La sezione mostra chiaramente la ripidità del pendio su cui si protende e la forza degli elementi strutturali.

The sectioning clearly shows how steep the slope and how exposed to the weather the station is.

Il progetto della stazione di Serauta evidenzia la complessità e l'intreccio delle funzioni tecniche di due funivie, di fatto indipendenti ma capaci di coesistere in un unico edificio.

The Serauta station project shows how complex it is as well as the technical role the two, independent cable cars had and yet managed to exist in the same building



▲ La sezione della stazione intermedia di Serauta
The intermediate section of the Serauta station

si occupa anche delle opere civili, e realizzata dalla SoSvI. Si pensa alle cabine e a una proposta delle Carrozzerie Nardo. La capienza è di 35 persone l'una e sono pensate affinché i primi due tronchi si possano muovere in parallelo con un'unica traente, da Malga a Serauta. Quella del terzo invece rimane indipendente con tutti i motori e i controlli a Serauta. In questo modo la stazione al Banc è solo una deviazione di linea. Le portanti singole sono fissate per attrito a tamburi in cemento armato rivestiti in legno su un capo e con contrappesi sull'altro. I motori principali elettrici, quelli per l'alimentazione in emergenza a gasolio, con un generatore elettrico che ha la funzione di alimentare tutti gli impianti, compreso il sistema di azionamento e comando delle cabine.

Tutte le strutture di fondazione, in cemento armato gettato in opera, lavorano esclusivamente

company Ceretti and Tanfani in Milan, with the help of Arturo Tanesini, who also oversees the civil engineering projects.

SoSvI is the company chosen to realize the project. Carozzerie Nardo suggest a cable car with a capacity of 35 for each cabin and are designed so that the first two sections can work in parallel from Malga to Serauta with one engine only. The third one will then have controls and engines in Serauta independent of the others. This allows the Banc station to be just a deviation on the line. Load bearing units are mounted by friction to a circular structure in reinforced concrete covered in wood on one and with counterweights on the other. The main engines, unlike the emergency one that runs on gasoline, run on an electric generator that is designed to power all the systems, ignition and cabin control included.

▼ Malga Ciapela 1964: i lavori hanno preso il via!
 Malga Ciapela 1964: here is the work starting out!





► Due immagini di grande effetto emotivo: operai intenti alla tesatura della fune
Labourers pulling the rope, two photos of great emotional impact



a contrasto e per gravità in fosse scavate a mano nella roccia a strapiombo sulla valle sottostante. Un ardire senza precedenti!

Le tre stazioni più basse sono prevalentemente in cemento armato con copertura in carpenteria d'acciaio, mentre la stazione a Punta Rocca è in gran parte in carpenteria metallica, anche questa realizzata dalla SoSvI nello stabilimento di Ospitale di Cadore, mentre le sole fondazioni sono in cemento armato.

Molto di quanto realizzato deve essere montato e movimentato a mano, il materiale è portato a monte con piccole teleferiche di servizio, senza elicottero. Gli operai - un centinaio di persone provenienti in massima parte dalla vallata - salgono a monte a piedi tra i nevai. Solamente per

All the foundations, made in reinforced concrete, work exclusively opposite to gravity in ditches dug by hand in the rock above a cliff making for a very daring job.

The three stations at the lowest altitude are mostly built with reinforced concrete and covered in steel carpentry. Puntarocca is instead mostly made of metallic carpentry, this one in particular produced by SoSvI in the Ospedale di Cadore factory. Both have, however, foundations in reinforced concrete only.

Much of what is built is to be done by hand, the material is sent up the hill with small service ziplines, no helicopters involved. The labourers consisting of about a hundred people coming mostly from the surrounding areas.

▼ È il 29 luglio 1965: la teleferica effettua la sua prima corsa completa!

29th of July 1965: The zipline finishing its first ride!





▲ Una delle fasi costruttive più complesse (13 luglio 1966): inizio della costruzione delle strutture in calcestruzzo

One of the most complex building phases (13th July 1966) was the initial installation of the concrete structures

Gli scavi

Gli scavi sono stati per la maggior parte realizzati a mano. Le fondazioni, inoltre, potevano garantire la loro funzione solo sfruttando il peso dato dalla forza di gravità come elemento di ancoraggio e stabilizzazione. A quei tempi, infatti, non era ancora stata sviluppata la tecnica di ancoraggio attraverso tiranti in profondità, ovvero effettuando perforazioni profonde e introducendo in questi fori elementi metallici ancorati alla roccia, grazie a iniezioni di speciali cementi.

The dig

The digging operations have mainly been done by hand. The foundations could only work by using gravity as an anchoring and stabilizing element. Back then, effectively, anchoring techniques using deep-buried tensioners, meaning drilling deep down and planting rock-anchored metallic elements thanks to special cements injections, had yet to be invented.

fare un sopralluogo al Banc ci si impiega una giornata per salire e scendere. Tutte azioni pericolose e quasi off limits, per questo viene scritto un manuale di comportamento legato alla sicurezza. E guai a chi non lo osserva. Di fatto i lavori iniziano nell'agosto del 1964 con una serie di opere di supporto alla costruzione sia per il tiro in quota dei materiali e qualche volta delle persone sia per la sopravvivenza del personale impiegato in cantiere.

Per portare a monte il materiale ci si serve di alcune teleferiche di servizio che sono ancora oggi operanti, utilmente impiegate nell'esecuzione di molti degli interventi più recenti. È molto semplice e rudimentale, una persona qualsiasi la paragonerebbe a una gabbia per conigli ma

They hike the mountain on foot among the ice fields even just for a survey in Blanc, which takes up to a day back and forth.

All of these are borderline and very dangerous practices, so much so that a manual is promoted to instruct on the safety norms to comply with; severe consequences await those who transgress. Effectively, the project began construction on August 1964 with the facility and a series of other minor construction jobs to carry the materials and personnel to the site, as well as to ensure the safety and sustenance of the workers.

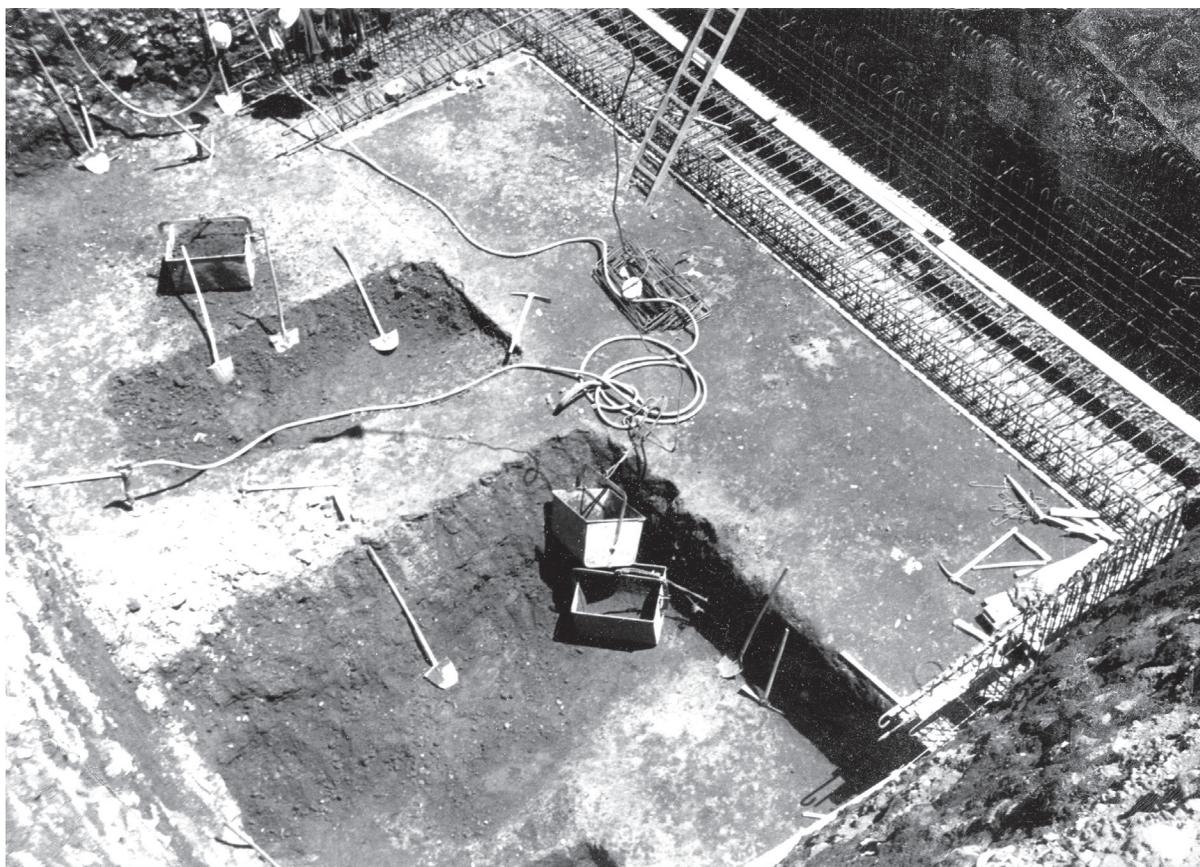
In order to carry the materials up a few service ziplines are employed. They are still today in working condition and have been put to good

▼ Uno degli scavi nella fossa realizzata per contenere i contrappesi

One of the excavations in the digging site realized to house the counterweights

► Il 22 aprile del 1966 si presenta lo staff dell'ispettorato della motorizzazione per verificare lo stato dell'arte, in particolare quello della costruzione delle stazioni

On 22nd April 1966 Engineering Inspectors' staff visits the site to ensure the facility is in working order especially that of the stations structural integrity.





talmente efficace che sarà impiegata anche nel 2004 per realizzare parte dei lavori di ammodernamento.

La prima fase, terminata in autunno, permette la formazione del cantiere alla quota della prima stazione al Banc e l'effettuazione dei rilevamenti topografici per il posizionamento degli edifici alle quote superiori.

Dall'aprile 1965 iniziano i lavori di costruzione veri e propri partendo dagli edifici a Malga Ciapela, ma solo dalla metà di maggio possono iniziare i lavori al Banc e finalmente a metà luglio a

use for some of the most recent renovations. It is a simple and rudimentary system, something people could compare to a rabbits' cage, yet it was used in 2004 to renovate the facility.

The first phase, ending in autumn, allows the workers to set up the building site at the altitude where the first station at Banc is to be, as well as conduct the topological surveys to position the buildings at higher altitudes.

From 1965, the constructions of the actual facilities begins, starting from the buildings in Malga Ciapela, yet it is only from mid-May

La neve

Le abbondanti nevicate dell'epoca costrinsero gli operai a intervenire più di una volta sulla struttura del rifugio che subì nel tempo diversi danni

▼ Una fase della costruzione del Rifugio di Serauta (5 settembre 1965)
A step in the building of the Serauta lodge on 5th September 1965

The snow

Heavy snowfall at the time forced labourers to repair their lodge's structure to fix the damages it incurred over the years



Calcoli in quota

Una delle tante fasi dedicate ai rilevamenti che venivano eseguite anche grazie all'impiego di teodoliti (strumenti di misura topografici basati sulla misurazione degli angoli). Lassù a Punta Rocca è possibile notare la presenza di alcuni uomini intenti nell'utilizzo degli strumenti di misura

▼ Punta Rocca, anno 1965: i rilevamenti
Punta Rocca, 1965: the readings

Calculations at high altitude

One of the many phases dedicated to the surveys also taken thanks to Theodolites which are topographic measurement instruments based on calculating angles. It is possible to notice up in Punta Rocca, some men using these tools





▲ Fausto Bertagnin, fidato tecnico SoSvi, aveva l'abitudine di segnare quotidianamente ogni fase del lavoro sul suo personale taccuino e di scattare fotografie per documentare ogni avanzamento dei lavori

Trusted SoSvi technician Fausto Bertagnin used to note daily the progress of the project on his personal notebook and take lots of photos

Serauta. Quando gli operai riescono ad arrivare alla prima stazione a inizio maggio, ci sono ben due metri di neve. Occorre una settimana di lavoro per spalarla via e proseguire con i lavori.

Le condizioni di accesso ai cantieri sono così difficili che molte volte gli operai sono costretti a salire con lunghi trasferimenti a piedi. Per questo motivo spesso rimangono in quota per lunghi periodi in situazioni quasi sempre al limite, senza potersi nemmeno lavare. E le gallerie scavate durante la Grande Guerra diventano il loro rifugio, con due cuoche spedite su per preparare qualche pasto caldo.

Per portare a monte il materiale, compreso il calcestruzzo, ci si serve di una piccola teleferica,

that Banc sees the first ones. All the while the work in Serauta starts only in mid-july.

When the workers manage to get to the first station on the first of May, they do so under 2mt of snow which takes over a week of work to clear out. Getting to the site is so hard that a lot of the time the workers have to reach the yard on foot.

This is why they often remain around the site at altitude for long periods of time with very little comforts. Taking a shower is impossible and the trenches from WWI become their refuge, with two cooks hired to make their meals. In order to bring the materials, concrete included, and labourers up to the construction

Fausto Bertagnin

Originario di Calalzo di Cadore, Fausto Bertagnin ricoprì l'incarico di Direttore Tecnico dei Lavori per conto di SoSvl, operando prima in Marmolada, dal 1964 al 1967, poi a Cortina, dal 1968 fino a conclusione dei lavori nel 1971.

Molto attento nella direzione del cantiere, aveva la capacità di farsi ascoltare dai suoi uomini senza dover mai alzare i toni.

Grazie a lui abbiamo una memoria quasi quotidiana dello stato dei cantieri, infatti fotografò ogni fase dell'avanzamento dei lavori raccogliendo le foto in fascicoli meticolosamente ordinati con didascalie precise.

La sua raccolta, oltre quindi a essere un importante documento tecnico, racconta i vari momenti vissuti durante la costruzione della funivia e le condizioni estreme di lavoro. Tutto ciò ci aiuta a conoscere quali fossero le difficoltà, fisiche e psicologiche, di quell'impresa, spesso davvero al limite della sopportazione umana.

Fausto Bertagnin

From Calalzo di Cadore, Fausto Bertagnin became the Technical Director of the project for SoSvl working in Marmolada from 1964 to 1967 then in Cortina from 1968 until the operation was completed in 1971.

Taking much care in managing the construction site, he managed to get listened to by his workers without ever having to use any harsh language.

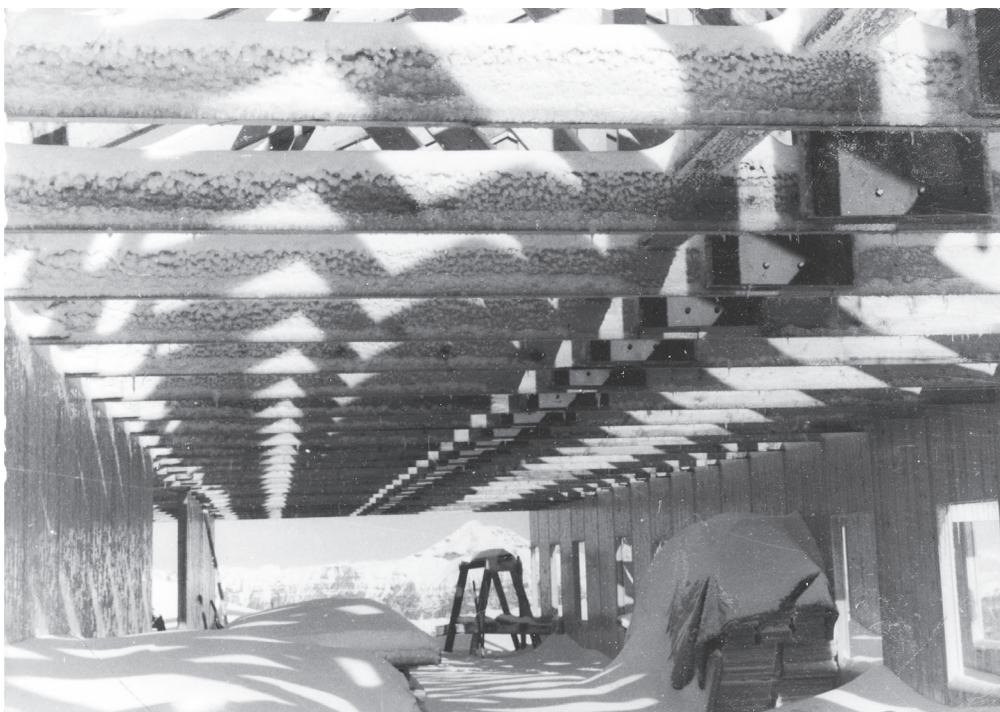
It is thanks to him that we have such in-depth daily knowledge of the construction site.

He did, in fact, take photos daily of every important step in the work which he then gathered in meticulously organized folders with precise descriptions for every image.

His work, beyond the technical aspect of it, shows the everyday life of the labourers, and in what next to unbearable conditions they had to work through.

► Si può notare la quantità di neve che cadeva regolarmente prima, dopo e durante i lavori. Qui siamo al rifugio di Serauta nel 1965

You can see here the amount of snow falling regularly before, during and after the construction job. The location is the Serauta lodge in 1965

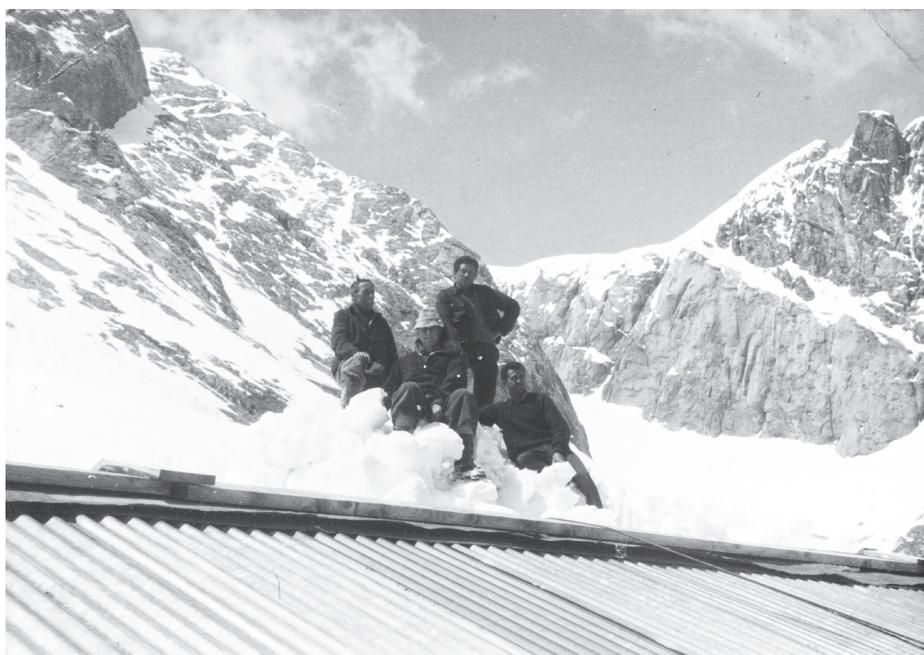


Neve, tanta neve

La neve era spesso l'ostacolo più grosso per il procedere dei lavori anche nei mesi lontani da quelli propriamente freddi dell'inverno

Snow, lots of snow

Even outside the winter season, snow was often the biggest challenge the project faced



◀ Operai al Banc, impegnati a liberare le baracche dalla neve

Banc labourers working to rid the shacks of snow

utilizzata a volte anche dagli operai, ma spesso risulta inutilizzabile per via della troppa neve. E man mano che i lavori vanno avanti i cantieri possono essere dotati di macchinari per aiutare a spalarla. Lavori che spesso vanno a rilento per colpa del cattivo tempo. Quando è necessario fermarli, si torna in vetta per constatare che è tutto da rifare o che alcune attrezzature hanno subito danni irreparabili. L'ostacolo non è soltanto il freddo e la neve. Anche la pioggia nei mesi più caldi si mette di mezzo. Nel settembre del 1965 c'è la prima grande alluvione, la seconda, più grave, l'anno successivo. Si era conclusa

site, a small service zipline is used. However, it ends up being inoperable because of the heavy snow-falls. It is such a problem that the workers receive machinery apt to clear the snow which is often slowing down the work, grinding it to a halt. When it is impossible to continue working, the situation on the mountaintop is that some of the work needs to start from scratch or even that the equipment has broken down. It is not only the low temperatures or the snow causing trouble, but the rain also during the warmer months creates a big hindrance. In September of 1965,

▼ Un operaio scende con la carrucola da Punta Rocca (13 ottobre 1967)

A workman going down a pulley during the last examination on 13 October 1967



da poco, per conto Anas, la realizzazione della strada dei Serrai di Sottoguda, oggi chiusa al traffico. Poi l'anno successivo arriva un'altra alluvione, questa volta a dir poco catastrofica. Avviene la stessa sciagura anche a Firenze e a Genova, le due città più colpite. La valle è semi distrutta e con lei anche la strada. Si deve ricostruire tutto dalla galleria fino al lago Fedaiia. Il livello dei torrenti era lievitato di 3-4 metri e i paesi, compreso Sottoguda, sono coperti dalle ghiaie. Le fognature non scarica-

the site is flooded; a larger, more destructive flood comes the year after.

That incident came around the time the road to Serrai di Sottoguda, now closed, on behalf of Anas, was completed. The year after that, a third flood, catastrophic in size, hits the site. It is parallel to the one that happened in Firenze and Genova, the city that are hit the most by the weather.

The valley and the road are heavily damaged, forcing the workers to build a tunnel going



◀ I Serrai di Sottoguda, frazione di Rocca Pietore, durante la grande alluvione del 1965.
I Serrai di Sottoguda, a town of Rocca Pietore, during the flood of 1965.

La grande alluvione

Un'immagine emblematica dell'alluvione del novembre 1966 che devastò anche tutto il Cadore. Ingenti i danni subiti dalle strutture costruite per la funivia

The great flood

A very iconic image of the flood that devastated the whole Cadore area in on November 1966. The structures built for the cable car were heavily damaged by it.

▼ la frazione di Sottoguda colpita dall'alluvione il 5 novembre '66

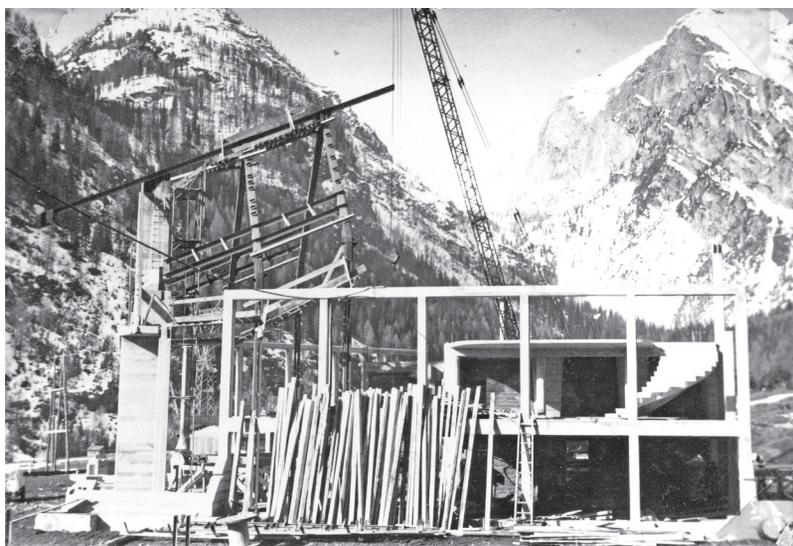
A fraction of Sottoguda that was hit by the flood on 5th November 1966



no. Cede persino il ponte fra Masaré e Alleghe e quello di S. Maria delle Grazie. Gli operai della funivia lasciano i cantieri e si mettono anche loro a riparare i danni e questo rallenta un po' tutto. Occorreranno ben 5 anni per terminare i lavori della funivia. La sua realizzazione si sviluppa edificio per edificio a partire dalla stazione di valle procedendo il più possibile in parallelo. Sul campo c'è anche Fausto Bertagnin, fidato tecnico, dirigente alle dipendenze della SoSvI. Tiene un diario quotidiano su ciò che accade per annotare non solo dati tecnici. Appunta scene di pura vita, di sudore e fatica. La parola più spesso scritta è "neve". Quanta ne è caduta, quanta ce n'è e quanto si prevede che ne cada ancora.

Intanto in valle la SoSvI procede con la costruzione della strada che avrebbe dovuto unire Malga Ciapela a Sottoguda, aggirando i Serrai

down to the Fedaia lake. The water level of the rivers had grown by up to 3-4mt and most towns, Sottoguda included are covered in stone chippings and the sewers clogged. All the while, the bridge between Masaré and Allegre and the one at St. Maria delle Grazie fall down, which prompts the labourers to set aside the project and work to fix the damages. The entire endeavour takes 5 years; building by building, starting from the station down the valley moving up as simultaneously as possible. One of the men on the field is Fausto Bertagnin, a trusted technician, manager at SoSvI who holds a daily log book of what happens around him, not just the technical details. One of the most recurring words from the log book, detailing real life experiences of sweat and hardships, is "snow". He writes about how much has come down, how much there is



▲ Il 7 aprile '66 la stazione di partenza di Malga Ciapela inizia a prendere forma

On 7 April 1966, the Malga Ciapela starting station is beginning to take shape

► È il momento delle fasi di carpenteria del tetto (22 aprile '66)

Here pictured is the roof building carpentry process (22nd April 1966)



con il relativo ponte e la galleria, che vengono completati l'anno successivo. Questo grazie al Senatore, Sindaco e Presidente della Provincia, Dino Riva. A Serauta, dove la neve ha superato incredibilmente il metro di altezza già a metà ottobre, le baracche e altre strutture di servizio sono ultimate.

A metà marzo 1966 si riaprono i cantieri nella stazione di valle, ma è impossibile salire più su. Troppa neve! Occorre attendere il mese di maggio, quando le strutture della stazione di Malga sono praticamente completate. Sareb-

and will be according to the weather forecasts. In the meantime, down the valley, SoSvI is hard at work to finish the road that was meant to connect Malga Ciapela and Sottoguda, going around Serrai.

Its bridge and tunnel are going to take another year. This is all thanks to Senator, Mayor and President of the Provincia Dino Riva. All the while, the lodgings for the workers in Serauta, where a meter of snow has already fallen in October, are ready.

The snow continues to slow down the work as



◀ Anno '67, ancora neve, tanta neve! Gli operai alle prese con un duro lavoro di pulizia

1967. Still much, too much, snow falling down. In this picture are workers on an arduous cleaning job

La bandiera sul tetto

Quando si termina la costruzione del tetto, è tradizione issare sul punto più alto la propria bandiera o anche un semplice ramo di albero. È sempre un momento di grande emozione

The flag on the roof

It is traditional to hoist one's own flag on the highest point or simply prop it up with a tree branch. It is always very emotional when it is time to do so.

► I lavori di carpenteria del tetto sono finiti: è il 5 maggio 1966
The carpentry side of the project ended on 5th May 1966



be utile una benedizione che arriva il 16 luglio 1966 con la presenza del Vescovo di Belluno e Feltre, Gioacchino Muccin. Padre, Figlio e Spirito Santo e via, si continua. Bisogna installare le strutture di servizio per la realizzazione della stazione di Punta Rocca. La terribile alluvione del novembre '66, come abbiamo detto, causa molti danni nei paesi a valle e questo costringe a fermare tutto sino all'anno successivo.

In quel momento la prima stazione è a buon punto, la struttura è quasi ultimata e a Serauta i getti dei cementi armati sono a circa la metà,

even mid-March of 1966, the construction site is ready to open but it is still impossible to reach. May is the only possible opening time, when the Malga facilities are close to completion.

A timely blessing by Bishop of Belluno and Feltre Gioacchino Muccin arrives on 16th July 1966, Father, Son and Holy Spirit, off we go! The service facilities to begin working the Punta Rocca station are halted until the following year by heavy rainfalls in November '66 that had caused consistent damages to the villages in the valley.

▼ Il 16 luglio 1966, il vescovo di Belluno Gioacchino Muccin fa visita al cantiere e li celebra la Santa messa

Here is Bishop of Belluno, Gioacchino Muccin, on 16th July 1966 visiting and celebrating Holy Mass at the construction site





► Punta Rocca nella primavera del 1966
Punta Rocca in the spring of 1966

Punta Rocca

La gru della bellunese Comedil montata a Punta Rocca. Appena sotto la vetta è stato ricavato il piano per posizionare le fondazioni della stazione, unica parte realizzata in cemento armato

Punta Rocca

The bellunese Comedil crane set up in Punta Rocca. A flat surface was created right under the peak in order to position the only item of the building in reinforced concrete, the foundations

mentre a Punta Rocca è completata la predisposizione delle opere di servizio.

Di nuovo, tra febbraio e marzo 1967, riprendono i lavori prima al Banc e poi a monte. A fine luglio la stazione del Banc è praticamente completa e, dopo il montaggio dei macchinari e il tiro dei cavi, e contemporaneamente l'ingresso della prima cabina, funzionante. La prima tratta è così attiva e a fine settembre anche la stazione di Serauta si può aprire. Quanti brividi, quante emozioni!

I primi due tronchi vengono collaudati il 30 novembre '67 e il giorno dopo entrano immediatamente in funzione.

Per Punta Rocca bisogna invece attendere ancora un anno. Il 21 e 22 novembre 1968 si procede con il collaudo. La Regina delle Dolomiti è ultimata. Il primo a salire è Furio Bianchet. Il biglietto lo stacca la signora Orsolina Dalla Tiezza, prima e unica donna assunta da Valentino Vascellari, da quel giorno e ancora oggi cassiera della funivia.

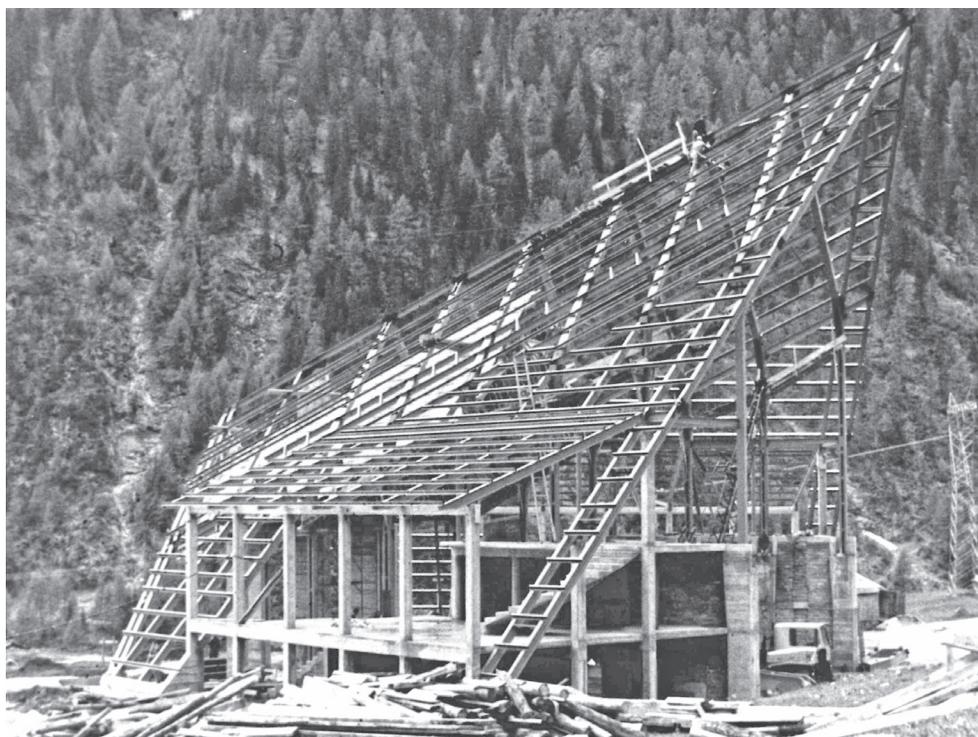
In un paese piccolo come Calalzo, dove il petegolezzo regna sovrano, qualcuno si chiede se per Valentino finanziare una funivia o aprire una centrale idroelettrica fosse la stessa cosa. Questo perché nonna Ada, scherzando, spesso

It is around this time, then, that the first station is close to being done, Serauta's concrete work is half-way there and at Punta Rocca the service facilities are ready to be built.

Between February and March 1967, the building site at Banc is at work again followed suit by the one on the mountain top. By late July the Banc station is completed and, after the machinery is installed and the cables are stretched, it is time for the first people to enter the cabin. The first tract of the cable car is operational and following that, by the end of September, the Serauta station can be opened, which brings about great excitement and emotions all around.

The first two pylons are tested on 30th November 1967 and come into use right after.

Punta Rocca takes another year of work to finish with a final trial on 21st and 22nd November 1968. With Punta Rocca becoming operational, the Regina delle Dolomiti (Queen of the Dolomiti) is ready. Furio Bianchet is the first one on with a ticket sold by Mrs. Orsolina Della Tiezza, the one and only woman ever hired by Valentino Vascellari, still working as the cashier today. The town is ripe with gossip however. People are wondering if for Valenti-



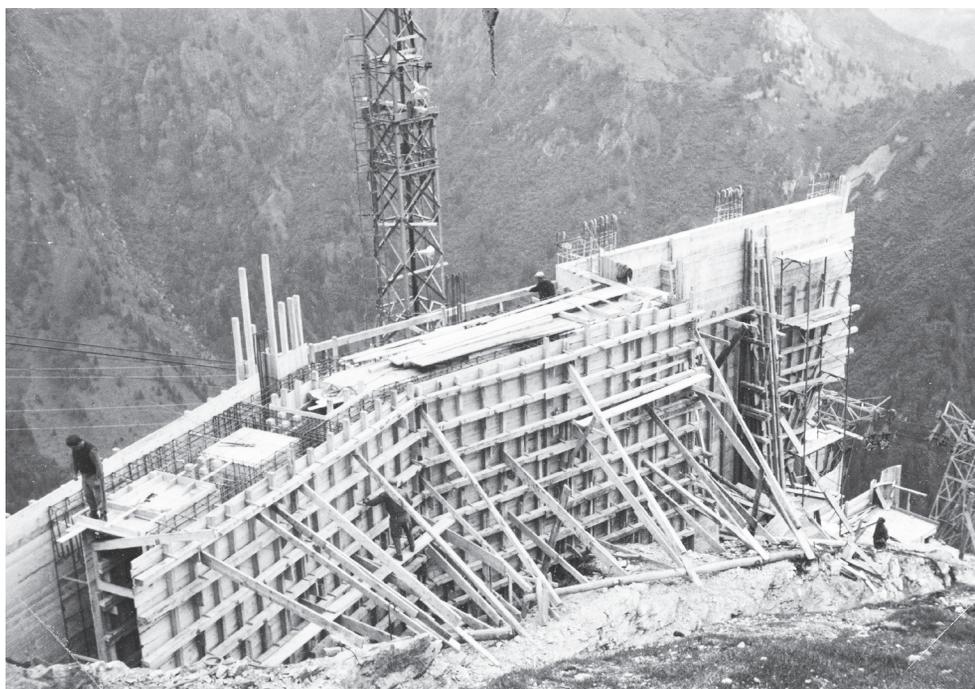
▲ Nel cantiere della stazione di partenza a Malga Ciapela iniziano i lavori di carpenteria per la copertura del tetto
Carpentry works for roof covering of the Malga Ciapela starting station are here pictured beginning

▼ Il 13 ottobre 1965 terminano i lavori di costruzione dei pilastri
On 13th October 1965 the pylons manufacturing is complete



ripeteva: “*Qual è il suo hobby? Ha l’hobby delle palanche!*”, in tipico dire genovese. Buffo ma le cose non quadrano. Il costo economico della funivia è esorbitante e i propositi di ricavo decisamente inferiori rispetto a qualsiasi altro affare concluso in precedenza.

Nei mesi estivi uno dei vetturini è Luciano Sorarù che va ancora alle scuole superiori ma vuole tirare su qualche soldino anche per non gravare sempre sui suoi. Per questo ruba qualcosina agli ultimi giorni di scuola e ai primi dell’anno successivo. Poi il militare come artigliere di montagna a Belluno. A pochi mesi dal congedo riceve una lettera. È di Bruno che aveva selezionato gli studenti migliori di quella scuola per offrire un posto di lavoro come elettrotecnico. Luciano non è molto convinto, il suo desiderio è di lasciare l’Agordino e andare all’estero proprio come aveva fatto suo padre Pietro. Ma è proprio il suo vecchio a farlo desistere da quell’i-



▲ Le fasi dell'armatura nella stazione al Banc sono quasi ultimate (27 giugno 1966).

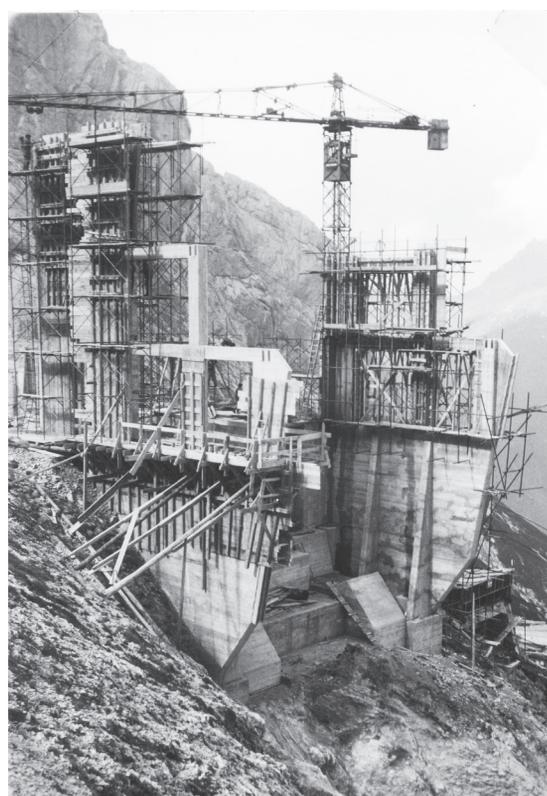
The armouring phases at the Banc station are near completion (27th June 1966).

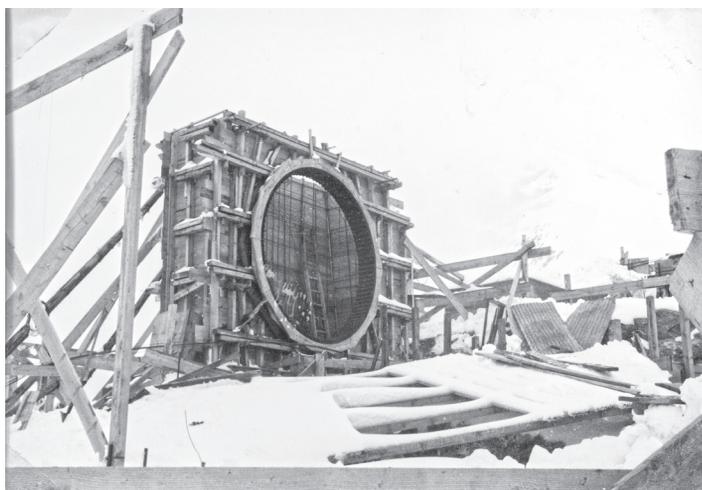
▼ Il cantiere nella stazione Banc prosegue (8 settembre 1966)

The construction site for the Banc station is hard at work (8th September 1966)

no opening a cable car or a hydroelectric plant is the same. This is because Grandma Ada, joked that money was Valentino's hobby, in her native Genovese dialect. While amusing, it raised the point that the cost of the cable car are exorbitant and the profits much smaller compared to any other business ever conducted by him.

Luciano Sorarù is a cable car conductor during the summer months, going to high school while working to ease the burden on his family. This is why he starts the year at school later and ends it sooner than the others. He then joins the Alpines' artillery corps in Belluno for his military service and a few months before being discharged, Luciano receives a letter from Bruno that had selected the best students of that school to offer them jobs as electricity technicians. Luciano is unconvinced, he, like his father Pietro, had wanted to leave the





▲ Alcune fasi di costruzione del blocco di ancoraggio delle funi portanti (21 luglio 1966)

Some of the building phases for the anchoring block of the load-bearing cables (21st July 1966)



▲ Quattro giorni dopo gli operai possono concludere questa fase con il getto di cemento

Four days after, the labourers can conclude this section of the project with concrete

dea, la vita da emigrante dopo tutto ti fa guadagnare ma ti svuota degli affetti. Si trattava di un'occasione da prendere al volo. Così accetta e si mette a fianco di Leo Olivotto, il primo capo servizio, ruolo che manterrà fino al 2000 con 35 anni di onorato servizio. Luciano diventa presto il suo vice. È un lavoro complicato da imparare. Non c'è routine e nemmeno un manuale. C'è tanta iniziativa e bisogna essere abili a prendere decisioni importanti in pochi secondi. Con la sicurezza delle persone non si scherza, la funivia è un autobus appeso a un filo, sospeso su una montagna maestosa e dunque esposto alle intemperie che spesso spazzano via il sereno all'improvviso. Luciano entra in perfetta simbiosi con la Regina. Le dà del tu, diventa parte di sé. L'idea di lasciare l'Agordino però non lo abbandona. È un'esperienza che vuole fare. Saluta la Regina con riverenza e se ne va con gli occhi umidi perché il ricordo di quell'opera gli appare dinnanzi come un quadro. Quando da bambino, vedeva quel numero incredibile di camion e betoniere girovagare in un cantiere enorme interrompendo il silenzio che aveva sempre contraddistinto quel luogo di pace. Ha bene impresso nella mente l'eccitazione di quel-

Agordino area to move away from Italy. Pietro, is, however the one stopping him. His life as a migrant had filled his coffers but left him alone. The offer was an occasion to not pass on. Luciano accepts and under the supervision of Leo Olivotto he begins. He will keep this role until the year 2000 with 35 years of consummate service. Luciano quickly becomes his right-hand man. The work is hard to learn also because there is no routine and no manual, meaning initiative is key and so is split-second decision-making. The safety of the people riding the Regina delle Dolomiti is nothing to laugh about. It is a bus hanging by a thread on a majestic mountain that often sees rapid changes of extreme weather. Luciano becomes one with Regina. He is on a first-name basis and is in perfect symbiosis with her. Leaving the Agordino region is, however, still in the back of his mind and decides act on it. He says goodbye to the Regina with reverence and leaves with a tear in his eyes because he sees this project like a glorious painting. As a kid he had been used to seeing trucks and cement mixers going about their daily work in the enormous construc-



▲ Così si saliva e scendeva nei cantieri: Giorgio e Bruno Vascellari sono i due a destra

This is how one could access the construction site. At the end on the right are Giorgio and Bruno Vascellari

la gente, il ricongiungimento di tante famiglie dal momento che la costruzione della funivia aveva convinto numerosi migranti a tornare a casa per lavorare da operai per quella causa. Ma una volta conclusi i lavori e partita la funivia, la situazione stava tornando quella di un tempo. Sì, qualcuno trova posto come lavapiatti o cameriere negli hotel, ristoranti e bar, ma si sta parlando di poche attività. Altre opportunità non ce ne sono. E la zona torna a spopolarsi. Luciano nota anche non poche difficoltà di sfruttamento della funivia. Ritiene inoltre che non far parte del Dolomiti Superski significa andare verso la chiusura obbligatoria. È il momento di partire. Passano dieci anni trascorsi in altre

tion site, breaking the silence that had forever been present in that quiet corner.

He vividly remembered the excitement in his people, when many had returned home and re-joined with their family, with the promise of new prosperity and work as labourers for the project. Once the project had been completed and the cable car running, however, life had gone back to its routine. Some had managed to find a job as a dishwasher or waiter in the hotels, restaurants and bars but that was not enough. No other real business opportunity around began to drive people out again. Luciano also notices that there are quite a few problems in profiting from the cable car

Lavorare sospesi

Per unire alcune componenti della struttura con la tecnica di imbullonatura, gli operai si servivano di cestelli sospesi al braccio della gru

To work hanging

In order to unite various components of the structure by using the bolting technique, the labourers worked hanging in mid-air in baskets held by the crane

► Una spericolata fase di imbullonatura aerea
A daring bolt-lay hanging in mid air

▼ Anche nella stazione di Serauta si procede con l'armatura del tetto (28 giugno 1967)
The armouring of the Serauta station (28th June 1967)





► Il 26 maggio 1967 si dà il via a Seraut per la fase di montaggio del "portascarpa"

On 26th of May 1967 the "portascarpa", shoe closet, installation phase begins

Portascarpa

È il sistema che supporta la fune portante quando questa entra nella stazione

Shoecloset

Is the name given to the system that supports the load-bearing cable once it reaches the station





▲ Valentino Vascellari, appoggiato sul suo bastone, fa visita al cantiere

Valentino Vascellari, with his cane, visiting the site

► Il 29 aprile 1967 si conclude la costruzione del tetto alla stazione Banc: gli operai possono distrarsi un attimo per festeggiare!

The Banc station's roof was completed on 29th April 1967 and the labourers can take a moment to celebrate the occasion!



società di impianti di risalita come tecnico, poi in Leitner e Doppelmayr ed ecco un'altra lettera che arriva sulla sua scrivania. La Regina delle Dolomiti deve salutare Olivotto, arrivato alla pensione e ci vuole un sostituto. Bruno Vascellari non c'è più, ma suo figlio Mario Vascellari lo conosce molto bene. Poche persone affidabili come lui sono in grado di prendere in mano il timone della Regina. Luciano accetta e ritorna a casa da quella che in un certo senso poteva essere la sua bambina. La trova un po' invecchiata ma quando torna ha dinnanzi a sé una

also because, in his opinion, not being part of Dolomiti Superski meant for the cable car to eventually be forced to close down. For him it is time to leave.

He works in other cable car companies as a technician, then he joins Leitner and eventually Doppelmayr when another letter reaches his desk. The Regina is saying goodbye to Olivotto who is retiring and is looking for a replacement. Bruno is gone but Mario knows him well. Few people are trustworthy like he is and can manage the Regina. Luciano accepts

Giovedì 26 settembre 1963

CORRIERE DELLA SERA
5

UN AUDACISSIMO PROGETTO STA PER REALIZZARSI

CI PORTERANNO IN FUNIVIA sul monte più veloce del mondo

Così è chiamata all'estero la Marmolada, la cui « pista bellunese » farà impallidire, per le sue straordinarie risorse sciistiche, la fama del Plateau Rosa e del Furggen

DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE

Malga Ciapèla, settembre.

La grande funivia della Marmolada bellunese è una cosa già decisa. Quanti anni ci vorranno? Farò in tempo a sperimentare quella che sarà senza dubbio una delle più formidabili piste del mondo?

E' Furio Bianchet, alpinista accademico sestogradista del celebre gruppo di Belluno, presidente del Club Alpino Bellunese e dell'Associazione commercianti, che mi ha portato quasi a vedere i futuri posti della funivia. Dagli e dagli, Bianchet ci è riuscito, a quanto pare. Questa impresa fin da prima della guerra era un suo chiodo fisso. E allora sembrava una utopia. Lui non ha mollato. E adesso la sua idea, che un tempo era giudicata folle, sta per realizzarsi.

Un'impresa grandiosa

Sono con noi l'ingegnere Luigi Casagrande, che rappresenta un Gruppo elettrico dell'Alto Veneto principale finanziatore dell'iniziativa, l'ingegnere Arturo Tanesini, grande alpinista e tecnico di funivie internazionalmente quotato e il giovane sindaco di Rocca Pietore, Dino Riva, nella cui giurisdizione sorgerà l'impianto, anche lui entusiasta del progetto.

Subito sopra la conca di Malga Ciapèla, ancora immersa in una antica atmosfera pastorale, si innalza un gigantesco contrafforte con delle sgembe lastroate di roccia. Di là da questa grande quercia, a una altezza quasi inverosimile, risplendono, di perfetto incarnato dolomitico, le rupi della Cima Serauta. Subito a sinistra, lassù, una forcella listata di bianco.

Siamo sotto l'estremo lembo meridionale della famosa parete sud della Marmolada, una delle muraglie più classiche e potenti. Di là da questo sterminato bastione, appena oltre il ciglio di cresta, c'è il ghiacciaio. Non una grande cosa, intendiamoci, al paragone dei ghiacciai occidentali. E' comunque il più importante delle Dolomiti e d'estate vi si fa scuola di sci.

Bene, lassù, fra due tre o quattro anni, non so, con dispiacere dei puristi — ma un dispiacere ampiamente compensato — vedremo una specie di castello; e un giocattolino andare su e giù, appeso a un filo sopra gli abissi.

Per poter misurare l'audacia del progettato lavoro saliamo un tratto su per i ripidissimi prati del versante opposto. Qui c'era un piccolo cimitero di soldati austriaci, caduti nell'alta guerra. Non tutte le salme sono state trasportate all'ossario di Pocol. Qua e là si notano nel prato delle piccole gobbe oblunghe: là sotto c'è ancora qualcuno che dorme.

Ecco il teatro della grande impresa. Laggiù, a Malga Ciapèla (m. 1450), sarà la stazione di partenza. Un pilone è previsto in cima al contrafforte che sovrasta la Malga. Un altro sui precipitosi fianchi del Piz Serauta. Superando un dislivello di 1425 metri, il primo tronco di 2400 metri, approderà a Forcella Serauta (m. 2875) dove saranno le stazioni motrici e un rifugio-albergo, sede della scuola estiva di sci. Da Forcella Serauta, con un solo balzo di 1300 metri sopra il ghiacciaio, la funivia raggiungerà la Capanna Marmolada (m. 3250) poco sotto alla vetta minore della regina delle Dolomiti.

Chi conosce la funivia dell'Aiguille du Midi, sopra Chamonix, si è dovuto persuadere che in questo genere di lavori la parola impossibile ormai non esiste. Altrimenti ci sarebbe da dubitare forte che si riesca a lanciare sulle groppe di queste selvagge rupi pesantissimi cavi d'acciaio lunghi migliaia di metri e sopra questi cavi far viaggiare delle cabine capaci di 50-60 persone.

Nuovo centro invernale

Arturo Tanesini infatti non sembra affatto spaventato dalle difficoltà tecniche. Il geometra Piero Alaria, specialista in questo genere di calcoli, ha già compiuto i rilievi necessari. Ora è soltanto questione di tempo; e di soldi, naturalmente. Un pri-

mo preventivo, forse eccessivamente ottimistico, parlava di 500 milioni. Comunque, a sentire i competenti, in un miliardo ci si resterà dentro comodi. E la spesa, a un profano come me, non sembra per nulla esagerata, se si pensa all'immensità dei lavori. Ci sarà anche da pensare alla strada da Rocca Pietore a Malga Ciapèla, ora alquanto rudimentale. Attualmente si passa per i Serrai di Sottoguda, celebrato « orrido » dell'Agordino. Per non contaminare questo romantico burrone, è previsto un nuovo tracciato che li evita. E poi, a Malga Ciapèla, sorgeranno come funghi gli alberghi, le ville, le stazioni di servizio e tutte le relative tristezze che spesso deturpano le alte valli ma che in contropartita permettono delle grandi gioie altrimenti impossibili.

Per gli sciatori, — popolazione che ormai raggiunge le settemila — l'inaugurazione della funivia sarà una grande giornata. E sarà una grande giornata anche per tutto l'Agordino, una delle nostre più belle valli, che possiede le massime architetture dolomitiche (pensate allo spigolo dell'Agner, alla parete della Civetta, alla stessa Marmolada) ma non possiede ancora un centro di sport invernali. Si dirà: Malga Ciapèla è solo un angolo dell'Agordino, tutto il resto ne è interessato molto reattivamente. Non è vero: l'esperienza dimostra che basta un forte impulso turistico in un singolo centro a ripercuotersi per un intero bacino montano.

A chi è stato a sciare in Marmolada sembrerebbe logico che una funivia partisse dal passo di Fedàia, dove scende la pista normale. Ma, a parte il fatto che un tale impianto presenta, data la conformazione del ghiacciaio, problemi tecnici molto spinosi, non è dubbio che la « funivia bellunese » (per tre quarti la Marmolada appartiene a questa provincia) offre maggiori risorse. La pista che dalla Capanna Marmolada scende a Malga Ciapèla è molto più lunga e non meno brillante: dalla Capanna Marmolada sono ben 8 chilometri, 7 se si parte da

Forcella Serauta. C'è poi da tenere conto che per i turisti senza sci, che si accontentano dei panorami, la trasvolata in fune dalla parte bellunese si prospetta nettamente più grandiosa e drammatica che da Fedàia in su.

La Marmolada (ora si sale in seggiovia da Fedàia fino al Piz del Fiacconi e di qui bisogna procedere con le pelli di foca) è stata finora poco frequentata dagli sciatori italiani. E' soprattutto in Germania e Austria che gode grande fama. Data la pendenza e il meraviglioso dinamismo dei pendii la chiamano « la montagna più veloce del mondo ».

Il capolavoro delle Alpi

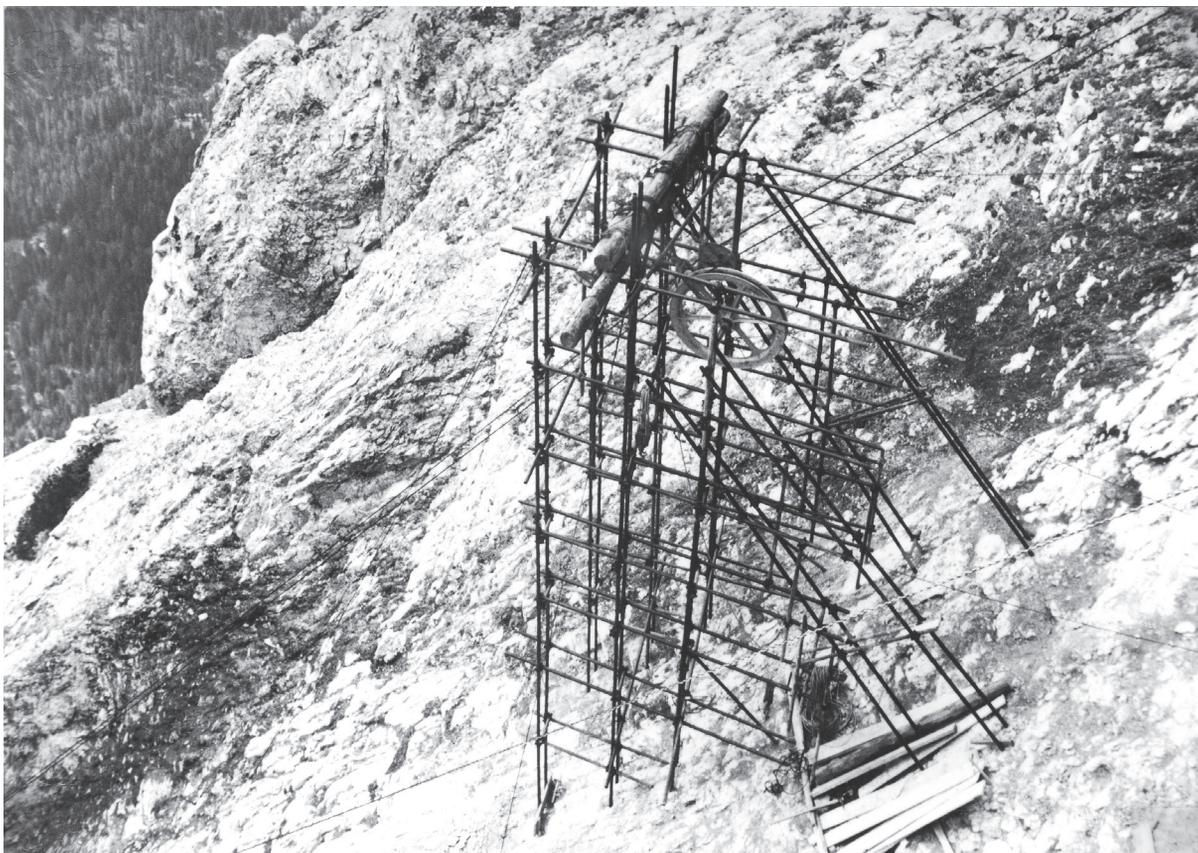
A meno che nel frattempo non escogitino altri impianti ancora più spettacolosi, la « pista bellunese della Marmolada » sarà probabilmente il capolavoro delle Alpi. Esistono, è vero, altre grandi piste servite da mezzi artificiali di maggiore lunghezza: quelle che scendono dal Plateau Rosa e dal Furggen su Cervinia, per esempio, e quelle della Jungfrau. Ma la stessa Cervinia rischierà di impallidire di fronte alla Marmolada bellunese. Intanto qui la neve è esposta a nord e quindi di migliore. Poi c'è la perfezione e la continuità dei pendii, dove i « cannoni » possono precipitarsi giù a velocità pazzesche e i più morigerati girare a destra e a sinistra con piacevolissimi e sicuri spunti di virate.

Una sola cosa vorrei raccomandare: che facciano presto. So bene: semplicemente impiantare i cantieri di lavoro su quelle altissime creste è una faccenda di mesi e mesi. Sarebbe idiota presumere che tutto venga risolto nel giro di una stagione o due. Però mi dispiacerebbe immensamente che il giorno della inaugurazione i miei sci fossero già in soffitta, a motivo dell'età. Piuttosto preferisco non essere presente. Confesso che morirei di rabbia.

Dino Buzzati

▲ Articolo di Dino Buzzati pubblicato il 23 settembre 1963 sul Corriere della Sera in cui lo scrittore definisce l'impianto "il capolavoro delle Alpi", descrivendo la funivia come un "giocattolino appeso a un filo sopra gli abissi" e auspicando di poter fare in tempo ad assaporare la "pista Bellunese" prima di dover appendere gli sci al chiodo.

An article by Dino Buzzati published by the Corriere della Sera on 23th September 1963 defined the facility as the "masterpiece of the Alps". It described the cable car as a "little toy hanging over the abyss" hoping to be able to try the Bellunese slope before having to stop skiing.



▲ Le "Cavallette" montate per il supporto delle funi (3 giugno 1967)
The "Cavallette", grasshoppers, installed as a support for the ropes (3rd June 1967)

▼ Questo è l'argano realizzato dalla ditta Mazzalai, impiegato per la tesatura delle funi
This is the Mazzalai winch used to pull the cables



L'impalmatura è un sistema di intreccio dei trefoli che costituiscono una fune. Tale procedimento permette di collegare due funi, mantenendo la linearità del cavo e garantendo una resistenza quasi identica al cavo intero.

Cable splicing is the intertwining of the ropes that make up a cable. This allows to connect two cables and at the same time keep them straight and with a resistance that is near the one of the original.



▲ Due operai intenti alla fase di impalmatura delle funi
Pictured are two labourers during cable splicing

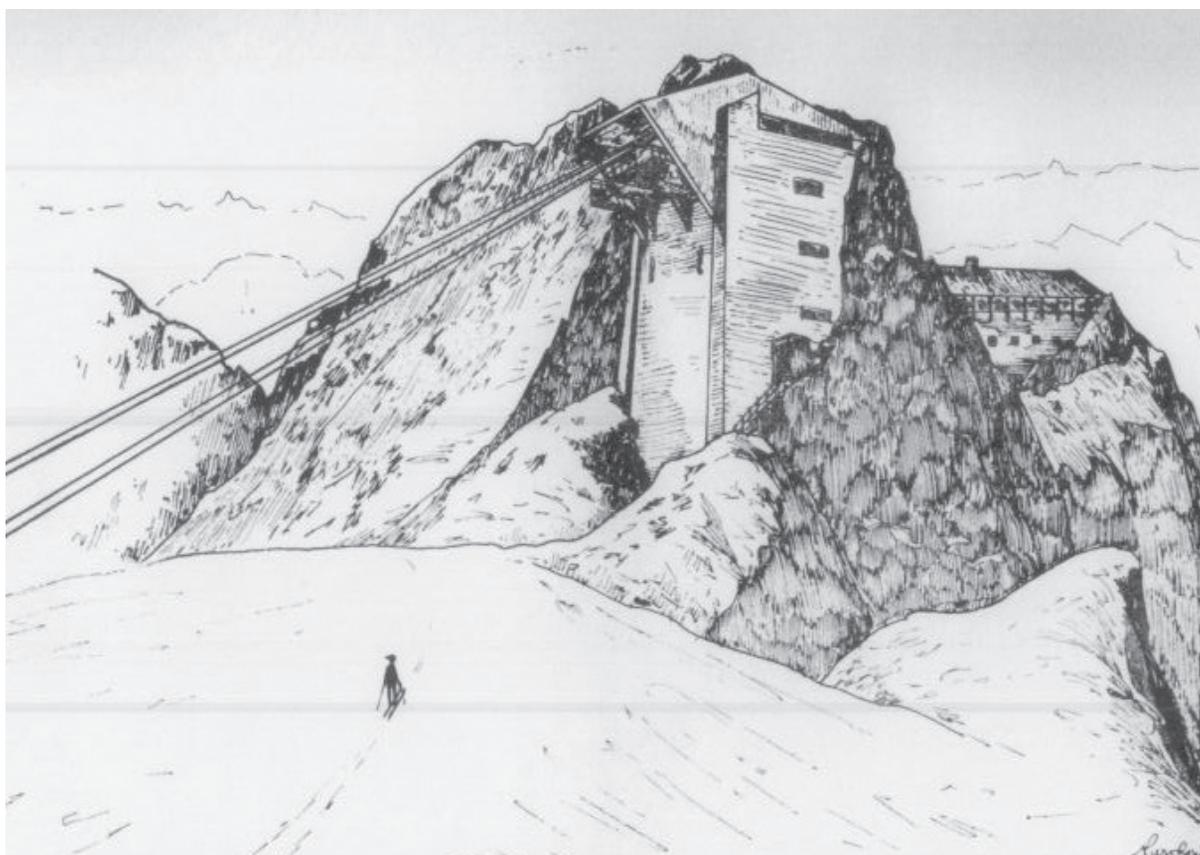
montagna di progetti. Sono quelli del restyling. Il rapporto con Mario diventa speciale. Gli affida l'operatività totale dell'impianto. Si fida ciecamente di Luciano tanto da considerarlo i suoi occhi e le sue mani a Malga Ciapela. Ma anche per Sosaù gli anni passano e il giorno in cui dovrà lasciare è prossimo. Sotto la sua ala nel frattempo è cresciuto Patrick Pomarè, classe '84. È un bravo ragazzo e come il suo "tutor" ha iniziato dalla classica gavetta. Anche Mario ha capito che è l'uomo giusto. Il ruolo di capo servizio è una vera scelta di vita. Non lascia tracce all'esterno, ma dentro rimane qualcosa di grandioso e appagante. Tra quel ruolo e la Regina si è sempre instaurato un rapporto particolare. Di

and returns to see his metaphorical daughter to have aged a bit. Nevertheless, he has a lot of projects, one of which is a restyling.

He cultivates a special relationship with Mario that hands him the full operational management of the stations. Mario trusts Luciano blindly, his eyes and hands in Malga Ciapela. Time stops for none and close to retiring he sees Patrick Pomarè, born 1984, a prodigy of his that has worked his way up, much like his superior, as a suitable successor. Mario agrees. Being the manager is a life choice, nothing on the outside but it leaves a glorious and fulfilling mark on the inside. This position has always had respect first and foremost and a

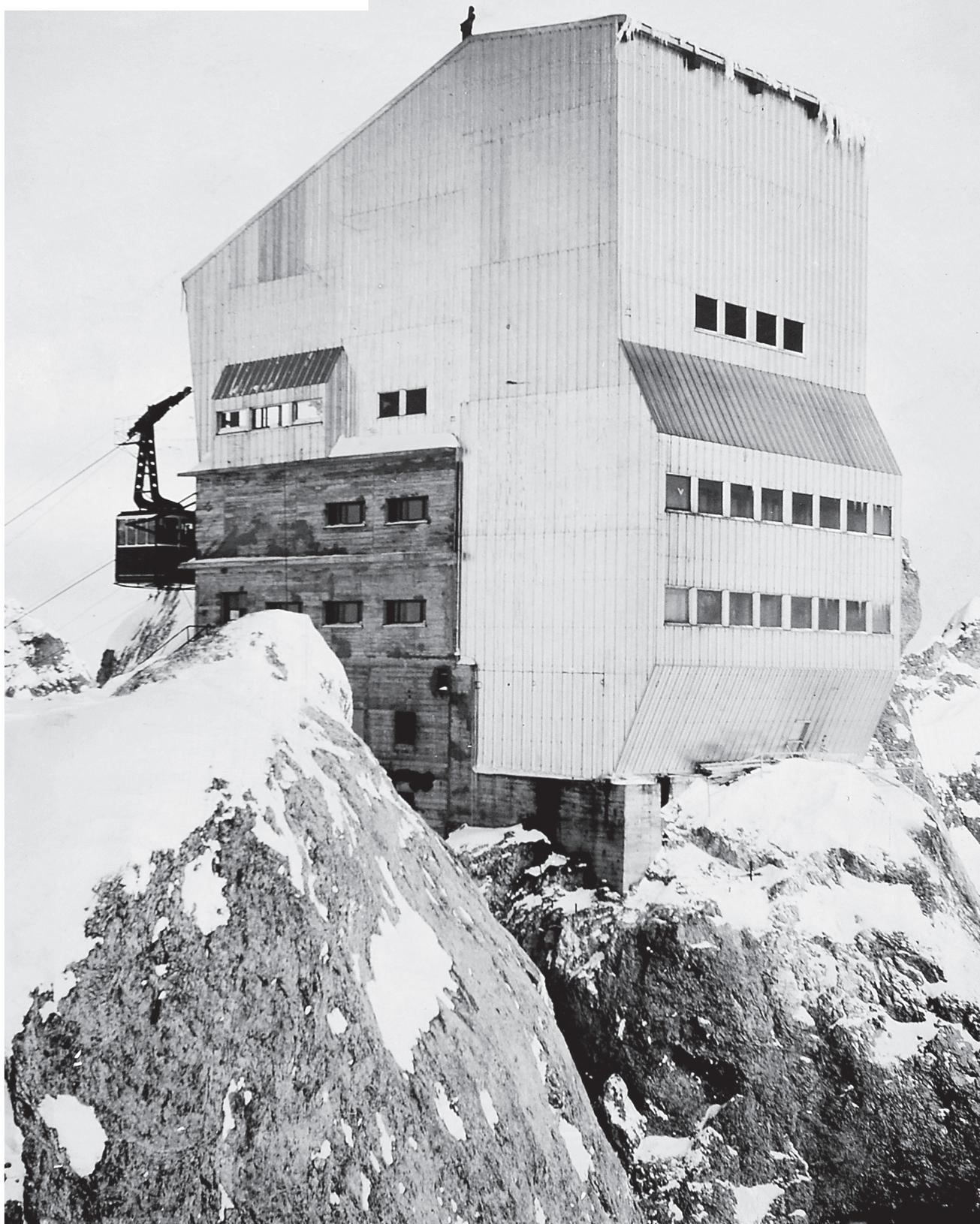
▼ Lo schizzo della stazione di Punta Rocca

A sketching of Punta Rocca



► E dal disegno alla realizzazione: ecco la stazione di arrivo completata ai primi del 1970

From drawing to life. Here, the arrival station completed in the 1970



grande rispetto, innanzitutto. Luciano Sorarù, ad esempio, non ci è mai salito sopra per farsi un giretto da turista. “Perché quelle poche volte che ho trovato il tempo di divertirmi, in quota ci sono salito a piedi, con le pelli. Non potevo disturbare la Regina per così poco!”.

Il grande evento accade il 26 agosto 1979. Una giornataccia, nebbia, vento... ma il Santo Padre, Papa Wojtyla, non rinuncia, sale fin Punta Rocca e inaugura la cappella della Grotta della Madonna delle Nevi. Si celebra quella giornata memorabile ogni anno con una cerimonia religiosa e una grande festa e l'incasso dei biglietti

particular relationship with Regina.

Luciano Sorarù had never ridden it as a tourist because he thought it was better to hike his way up and that he could not disturb Regina for that.

The visit from the Pope on 26th August 1979 is a great event, plagued by bad weather, though. The Holy Father, Pope Wojtyla, is resolute and reaches Punta Rocca to inaugurate the Grotta della Madonna delle Nevi chapel. On that day, every year, the event is celebrated with a religious ceremony and a big party. The money from the tickets is then do-

▼ La stazione di Serauta è quasi completata. È il momento giusto per una foto ricordo con famigliari e amici: da sinistra, Raimondo Giavi, Hilda De Mattia, Furio Bianchet, Valentino Vascellari Sr, Italo De Giacinto, Valentino Vascellari Jr, Ada Vascellari Jr e Bruno Vascellari

The Serauta station is almost complete and thus it is the right time for a group photo with family and friends. From the left Raimondo Giavi, Hilda De Mattia, Furio Bianchet, Valentino Vascellari Sr, Italo De Giacinto, Valentino Vascellari Jr, Ada Vascellari Jr, Bruno Vascellari





▲ I lavori nella stazione di Serauta sono a metà realizzazione. Il blocco della funivia è completato, ma manca ancora il fabbricato con i servizi.

The Serauta station building is halfway done. The cable car is done but the other building and facilities are yet to be completed.

▼ A sinistra, Luciano Soraru, per tanti anni capo servizio della Regina, al fianco di Mario Vascellari, a destra Bertagnin e il gen. Meozzi
Here pictured on the left is Head of Service at Regina, Luciano Soraru, next to Mario Vascellari, on the right Bertagnin and gen. Meozzi





◀ 26 agosto 1979: Papa Giovanni Paolo II, Wojtyla, fa visita alla Regina e sale fino a Punta Rocca

26th August 1979: Pope John Paul II, Wojtyla, visits the Regina and goes up to Punta Rocca

▶ La Grotta della Madonna Nera
The cave of the Madonna Nera, Black Madonna

La visita del Papa

La Madonna Nera collocata nella grotta santuario di Punta Rocca è stata consecrata da Papa Giovanni Paolo II

The Pope's visit

Located in the cave sanctuary, the Madonna Nera, Black Madonna, was consecrated by Pope John Paul II



della funivia sono dati in beneficenza al Vescovo. Per tutti il ricordo di quell'evento rimane indelebile. A Malga Ciapela si presentano anche, prima Francesco Cossiga, poi Giulio Andreotti, ma l'elenco dei cosiddetti Vip è infinito, vuoi anche per i numerosi registi che sulla Marmolada hanno girato diversi film tra l'azione e il romantico.

nated to the Bishop.

The memory of the event remains vivid in many. An endless list of VIP comes to Malga Ciapela, such as Francesco Cossiga and Giulio Andreotti, maybe also because of the numerous directors that have over the years filmed on Marmolada their movies tied between action and romcoms.

► C'era un gran tempaccio quel giorno, vento forte, nebbia, pioggia mista a neve, ma Papa Wojtyła non volle rinunciare a raggiungere la vetta

Bad weather, strong winds, fog, watery snowfalls plagued the day and yet the Holy Father pushed on and reached the peak



Restyling

La vita e l'evoluzione dell'impianto non si fermano però al 1968. Da allora ad oggi molti altri interventi sono stati eseguiti, sino all'inaugurazione dei due nuovi ascensori panoramici di Punta Rocca che si è tenuta il 27 gennaio 2018. Gli spettacolari ascensori, con capienza di 42 persone cadauno, si chiamano Penia e Rocca, come le due vette più alte del massiccio su cui sono collocati. Grazie alla struttura in acciaio e vetro permettono di godere di una vista impagabile sulle Dolomiti e sono un altro esempio di architettura davvero ardita. Collocati a sbalzo sul fianco della stazione di Punta Rocca si protrondono su uno strapiombo verticale di roccia alto circa 1000 metri.

Tra il 1971 e il 1974 vengono costruite le sciovie e le seggiovie che servono la parte bassa dell'area sciistica e nel 1981 si completa il collegamento con Arabba attraverso la seggiovia Padon, mentre dal 2000 gli impianti sono integrati nel comprensorio "Dolomiti Superski".

L'intervento più significativo ed esteso nel tempo è certamente il restauro iniziato nel 2004

The facility has seen its life and evolution go on beyond the inaugural day in 1968. Many renovations have taken place up to the two new panoramic elevators on Punta Rocca, inaugurated on 27th January 2018.

These amazing elevators, that can carry up to 42 people, are named Penia and Rocca, like the two highest peaks of the range on which they are located. Thanks to the steel and glass structure they allow people to enjoy a priceless view of the Dolomiti mountains and are another example of daring architecture. Perched on the mountain, next to the station in Porta Rocca, they protrude over a vertical 1000m cliff.

Between 1971 and 1974 ski lifts and chairlifts are added on the lower skiing side. By 1981 the connection with Arabba through the chairlift Padon is completed, followed in the year 2000 by the integration of all the slopes under the "Dolomiti Superski" district.

The most significative and longest lasting renovation has been the one that started in 2004





e completato nel 2018 fondato su due principi base: il rispetto della "buona architettura" del progetto del 1965, per citare le parole di Claudine Holstein, progettista architettonico e direttore lavori, e la trasmissione e amplificazione delle emozioni e delle suggestioni che l'ambiente e la storia donano ai fruitori di questo spettacolo. Tutto questo lo si deve anche al grande lavoro effettuato da geologi e ingegneri che sono riusciti a rendere il progetto attuabile. Lo scopo dei nuovi lavori si muove su quattro fronti, il potenziamento della portata da 400 a 1000 persone l'ora; l'eliminazione delle barriere architettoniche (prima in tutte le stazioni c'erano vari piani da superare con rampe di scale); il miglioramento dei flussi dei passeggeri; il miglioramento tecnologico per la gestione degli

and ended in 2018. It was based on the principles of respecting the "good architecture" of the 1965 project, to quote Claudine Holstein, Designer and Developer of project, and transmitting and amplifying the emotions and feelings that nature and history give all those that see it. All this is also due to the work that engineers and geologists have undertaken which has made the project possible. The renovations move on 4 fronts, improving capacity from 400 to 1000 people an hour, making it accessible to all since before it had many flights of stairs, improving flow of passengers and improve on the management technology of the facility. The renovation, starting with the first structures that were built, are an easy job thanks to the excellent and forward-thinking origi-

▼ La stazione di partenza di Malga Ciapela, "operata a cuore aperto". Per abbassare il piano di imbarco della nuova cabina, è stato infatti necessario scavare sin sotto le fondazioni della vecchia stazione, svuotandola quasi completamente

The Malga Ciapela, in an "open heart surgery". In order to lower the loading platform for the new cabin, it became necessary to dig below the foundations of the old station, emptying it almost completely



▼ Per poter entrare nelle cabine sul piano di ingresso si è reso necessario effettuare uno scavo nel pozzo dei contrappesi

Digging in the counterweight hole was necessary in order to get the cabins at the height of the platform level





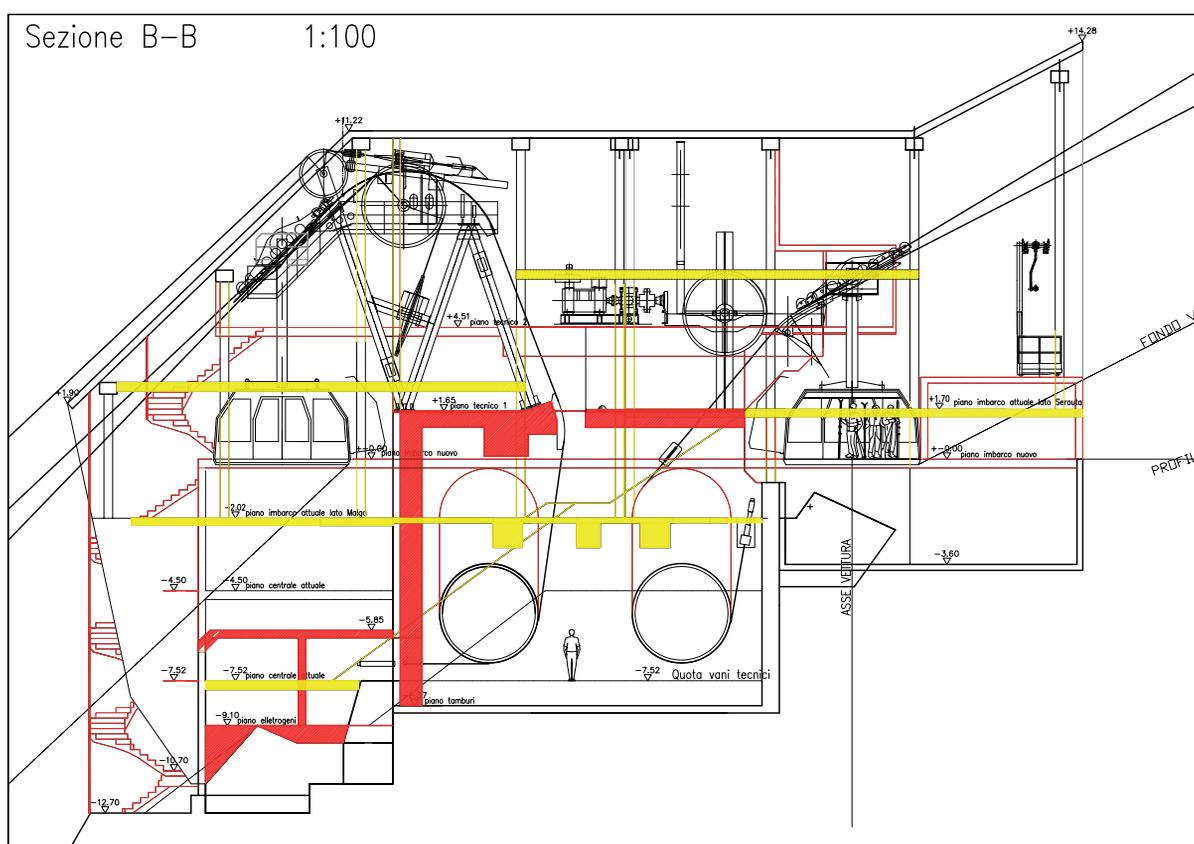
▲ Nel 2004 la Regina delle Dolomiti ha subito diversi lavori di rinnovo

The Regina delle Dolomiti renovations in 2004

impianti. Si ritoccano i primi edifici costruiti con interventi di difficoltà non eccessive grazie alla precedente progettazione assolutamente eccellente e avveniristica. Oltre a un restyling generale di tutta la linea si rifà il trucco anche della stazione di Punta Rocca. Il volume a sviluppo verticale, arroccato sul cucuzzolo in gran parte rivestito in pannelli di lamiera di colore grigio, viene completato con l'inserimento di due ascensori panoramici posti su un lato. I nuovi ascensori permettono di collegare il piano di imbarco con il livello di accesso al ghiacciaio, evitando quattro piani di scale. Si tratta di un completamento di un processo avviato nel 2010, quando la porzione in sommità viene ab-

nal design. Beyond a general restyling for the whole facility, a special make-over is dedicated to the Punta Rocca station. The vertical building, perched on a mountaintop, mostly covered with grey metal sheets, is completed with two panoramic elevators on each side. This new addition allows to connect the boarding platform with the entry to the glacier, bypassing four flights of stairs.

This is the finalization of a process that had started in 2010, when the part of the facility on the summit had been lowered creating a "convertible" building. The result is a spectacular panoramic balcony that allows people to take in a magnificent 360 degrees view that can



▲ Il confronto tra la vecchia stazione e quella nuova, visto in sezione. In giallo le parti demolite, in rosso quelle di nuova costruzione

The comparison between the old and new station in a section drawing. In yellow are the sections that have been replaced by those in red, part of the new building

bassata facendo un “cabriolet” della struttura esistente. Il risultato è una spettacolare terrazza panoramica sulla sommità che consente di godere di una vista a 360°. Nei giorni di bel tempo si scorge Venezia!

Il cuore di tutta la linea, la stazione di Serauta, invece cambia quasi totalmente volto. Ospita sempre i motori, ma gli interni sono un'altra cosa, con più spazio a disposizione. Come sfruttarlo? L'idea è magnifica quanto emozionante: ora il Museo Marmolada Grande Guerra 3000 è degno di ospitare una sala multifunzione per scuole, congressi o altre manifestazioni. Si riprende il museo costruito nel 1990, grazie all'idea di Mario Bartoli e di Bruno Vascellari, ma

even include Venice on a day of good weather! The heart of the whole line, the Serauta station, is almost totally changed. The engines that move the cabins going from Serauta to Punta Rocca are still much the same, all the while the interiors are a different matter thanks to the new available space to make use of. A magnificent as much as thrilling idea takes hold. The result is the Museo Marmolada Grande Guerra 3000 a space worthy of hosting school events, congresses and other happenings. The 2015 Museo Marmolada improves the old museum, opened in 1990 thanks to Mario Bartoli and Bruno Vascellari. The new one is not just the museum at the



► Con i lavori di ristrutturazione del 2004, la stazione di Serauta è stata radicalmente modificata per permettere alle cabine di arrivare e partire sullo stesso piano. Una gru Comedil Terex ritorna in quota.

The Serauta station has been radically modified to allow the cabins to work on the same plane. A Comedil Terex crane comes back to high altitudes.



quello inaugurato nel 2015 è un'altra cosa. Oltre a essere il più alto d'Europa, offre al visitatore della Marmolada un ricordo indimenticabile di storia e di cultura della montagna. Ecco perché in alcuni punti di passaggio, su pilastri e muri, non mancano le stampe di poesie o parti di esse, in varie lingue, ispirate e dedicate alla Grande Guerra che riecheggiano come monito e portano a riflettere sul valore di certi luoghi ed azioni.

In ultimo, le nuove cabine. È facile immaginare quale sia stata la difficoltà di far entrare cabine da 70 persone in vani costruiti per ospitare una vettura da 40 posti. Ma il risultato è lì da vedere.

highest altitude in Europe but it also offers those visiting the Marmolada an unforgettable memory about the history and culture of the mountain. That is why in a few spots the walls and columns are covered with entire poems or passages of them, in various languages, on the themes tied to WWI that echo in the halls like a warning and encourage people to think on the value of certain places and actions.

Finally are the new cabins where, while surely you can imagine how difficult it has been, to fit a cabin with a capacity of 70 people in a space designed for one with a capacity of 40: a marvel for all to see.

▼ In primo piano, Mario Vascellari e Giovanni Viel, durante la presentazione del museo Marmolada della Grande Guerra

In the foreground here is, Mario Vascellari e Giovanni Viel, during the presentation of the Grande Guerra (WWI) Marmolada museum





Il museo più alto d'Europa

La stazione intermedia di Seraut ospita il museo più alto d'Europa dedicato alla commemorazione del fronte bellico della Prima Guerra Mondiale. Nato nel 1990 è stato completamente ridisegnato e riallestito nel 2015 per il centenario della Grande Guerra e in concomitanza con gli interventi di adeguamento degli impianti di risalita.

Accessibile gratuitamente ogni giorno di apertura degli impianti, il Museo offre un percorso intenso nella storia delle trincee belliche. La visita è organizzata a più livelli di fruizione, accessibile sia dallo sciatore, scarponi ai piedi con poco tempo da rubare alle piste, sia al visitatore più attento sino allo storico. Tutto è molto intuitivo, chiaro, efficace, studiato per arricchire di sapere il visitatore. L'obiettivo punta soprattutto sulla tragedia della sopravvivenza in quota e sugli strumenti che gli uomini dell'epoca avevano a loro disposizione per sopravvivere, dagli abiti al cibo, dagli apparati medici alla mitica città dei ghiacci, scavata su idea di un ufficiale austro-ungarico per far sopravvivere le truppe - quasi 300 uomini - in una vera e propria mini Vienna fra i crepacci e gli spari. Il percorso si snoda agile, emozionale, intenso e non importa quanto lo si sia fatto veloce. Quando lo si conclude non si trova il vessillo del vincitore, ma solo l'uomo, la vita e i sani valori ispirati dalla vita estrema in montagna.

The highest museum in Europe

The intermediate Sereauta station houses the museum at the highest altitude in Europe. It is dedicated to the war front that took place in the area during WWI. Built in 1990 it has been completely re-designed and re-organized in 2015 for the 100 year anniversary of Italy joining WWI. This happened at the same time the structural renovations of the cable cars took place. Free entry, the museum is open every day the cable cars are open. It takes you deep into the trenches and the visits are organized so that, depending what level of engagement you can have - from being a passing skier on a break to the expert historian, you can learn something new. It is all well-written, clear, efficient and made so to leave the visitor with new knowledge of the facts. The main objective is to describe the tragedy of surviving at high altitude and the tools people had then to survive, such as clothing, food, first aid supplies. The exhibit also tells of the legendary ice city built thanks to the intuition of an officer of the Austro-Hungarian Empire to save almost 300 of his men, in this Ice Vienna, from the enemy fire. The exhibit is agile, emotional, intense and leaves all with one lesson, regardless of how long the visit was, it is not about winning or losing, instead, it is about humanity, life and the wholesome values of mountain life.



▲ Aree tematiche nelle sale del museo
Thematic areas of the museum's halls

◀ L'ingresso del Museo della Grande Guerra in Marmolada
The entrance to the Museum of the Great War in Marmolada

▼ Orsolina premiata per la sua longevità professionale in occasione dell'inaugurazione degli ascensori a Punta Rocca
Orsolina is receiving an award for her long service at the inauguration of the Punta Rocca elevators

Orsolina Dalla Tiezza

Orsolina è l'unica donna assunta direttamente da nonno Valentino Vascellari. E ancora oggi, da cinquant'anni, è lì in cassa, a onorare quel posto di lavoro che è diventato tutta la sua vita. Nessuno più di Orsolina, vero mito della Regina, lavora da più tempo per la società impianti. Fu lei a staccare il primo biglietto che venne venduto a Furio Bianchet.

Orsolina Dalla Tiezza

Orsolina is the only woman to have ever been hired by Valentino Vascellari SR. Even today, fifty years later, she still works at the ticket booth to honour that job that has become her life's work. No one has worked for the longest time for the cable car company than Orsolina. She was the one to print the first ticket that was handed then to Furio Bianchet.





► Per disegnare il tracciamento delle linee seguite dalle funvie si sono utilizzate riprese fotografiche come supporto

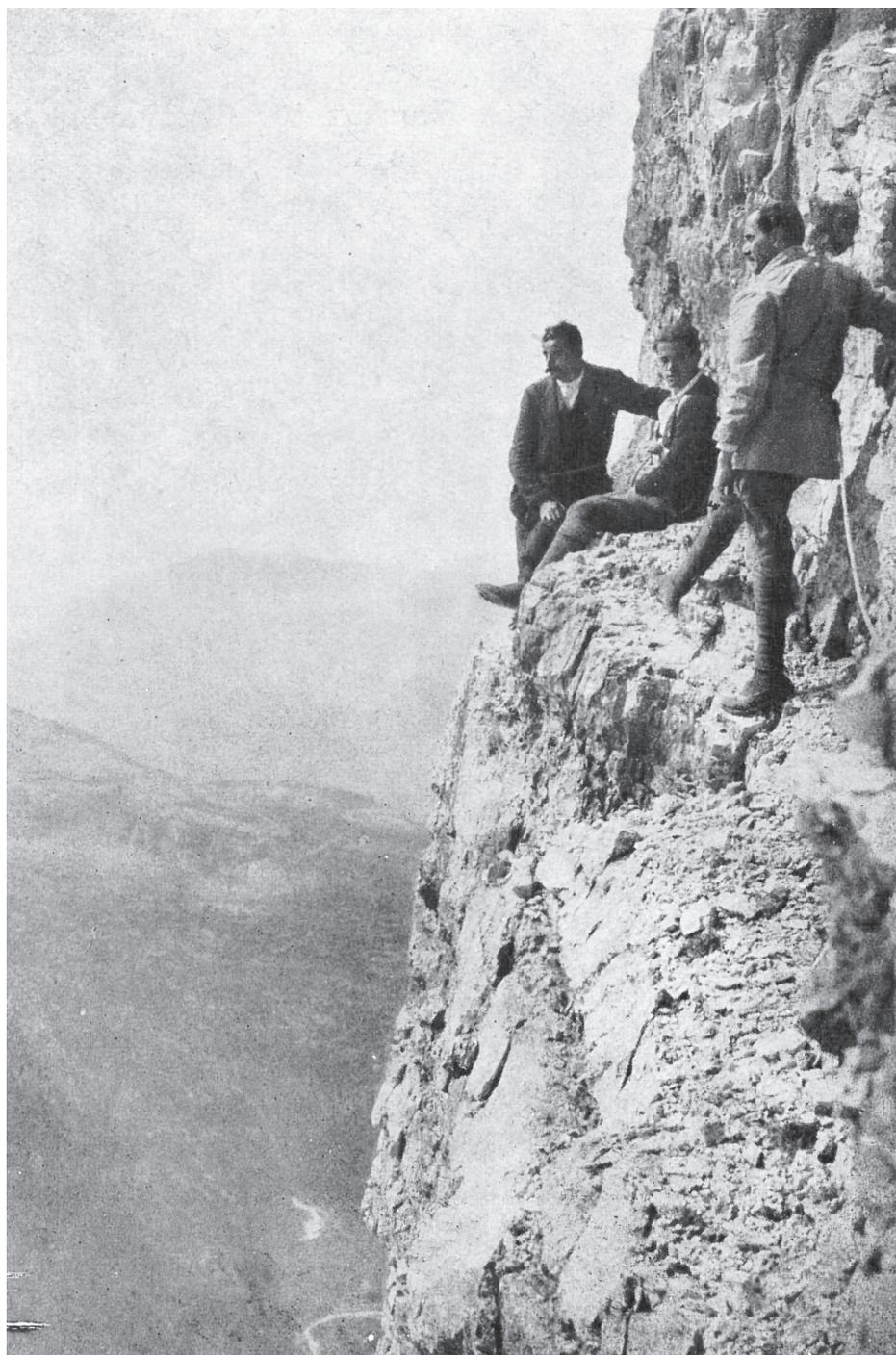
In order to draw the tracing of the lines that would correspond to the cable cars path, photos and videos were taken as visual support

La Freccia nel cielo

La notizia dell'accettazione da parte dei Vascellari di finanziare la funivia della Marmolada rimbalza di valle in valle con la velocità di un fulmine. Uno atterra a Cortina e colpisce in pieno Giulio Apollonio, ingegnere, presidente degli impianti di Cortina, nonché proprietario dello stimatissimo hotel Savoia. Ha un sogno, raggiungere la cima della Tofana di Mezzo con una funivia. Un incanto. Cortina è senza dubbio una delle località più affermate dell'epoca, grazie al suo prestigioso passato, alle Olimpiadi da poco disputate, alla sua incantevole vallata che si apre all'improvviso regalando alla vista una piacevole sensazione di libertà e benessere. Lì il sole non va mai via, sbuca al mattino con i suoi raggi intensi che si indeboliscono nel tardo pomeriggio senza mai abbandonare il paese. Tuttavia a metà degli anni '60 lo sci inizia a diffondersi con grande rapidità e la concorrenza supera ciò che Cortina ha realizzato molto tempo prima di chiunque altro. È necessario pensare a un progressivo ma fondamentale rinnovamento. La funivia della Tofana, appunto.

The news that the Vascellari family had accepted to finance the Marmolada cable car spreads like wildfire. President of the Cortina Ski Resorts and owner of the renowned Savoia Hotel, Engineer Giulio Apollonio, was struck by the news himself. He longs to reach the top of Tofana di Mezzo with a cable car, it is for him like a dream. Cortina is without a doubt one of the most popular destinations of the time thanks to its prestigious past, to the then recent Olympics, to the stunning valley that can be said to come into view suddenly, inspiring a pleasant sensation of freedom and wellbeing. The sun never leaves, coming up in the morning with its intense sunrays slowly dimming throughout the late afternoon without ever really abandoning the town. Nevertheless, throughout the 60s, skiing is growing and competitors overtake what Cortina had done before anyone else. It is time to think about an incremental yet fundamental change. This is where the Tofana cable car comes into play.

The motivations behind the project handle



▲ La targa intitolata a Giulio Apollonio l'1 settembre 1982

The memorial plaque to Giulio Apollonio on the 1st September 1982

► Apollonio (seduto al centro nella foto di Federico Terschak) assieme ad altri due alpinisti scalatori sulla Tofana di Rozes, via Dimai-Von Eötvös

Apollonio (sitting in the centre of the photo by Federico Terschak) together with two alpinists on the Tofana di Rozes, through Dimai-Von Eötvös

Giulio Apollonio

Giulio Apollonio nel ricordo di Ernesto Majoni: "Parlando di turismo, in specie impiantistico, a Cortina, non si può prescindere dalla figura di Giulio Apollonio, ingegnere che fu il grande promotore e propulsore della "Freccia nel cielo", una delle funivie più importanti in Italia, che consente anche ai digiuni di montagna di raggiungere facilmente la Tofana di Mezzo – la cima più alta d'Ampezzo, monumento dell'alpinismo sul quale il 29 agosto 1863 il pioniere Paul Grohmann inaugurò con la guida Francesco Lacedelli l'epopea della conquista delle Dolomiti Ampezzane - e da lassù godere di un panorama senza uguali. Figlio di Annibale Apollonio e Camilla Peterlini, Giulio nacque a Cortina l'11 febbraio 1896. Nel primo dopoguerra si laureò, tra i primi ampezzani, in ingegneria. Fu un valente alpinista: con la guida Angelo Dibona, Isidoro Siorpaes e Fritz Terschak partecipò alla prima italiana della via Eötvös-Dimai sulla parete sud della Tofana di Rozes (9 settembre 1920); il 3 agosto 1922 poi, ripeté per primo con Agostino Cancider, Angelo Dibona ed Enrico Gaspari lo spigolo sud-est della Punta Fiames, una delle scalate dolomitiche più difficili del tempo.

Proseguendo la tradizione familiare che nel padre, dal 1878 ingegnere comunale a Trento, aveva visto uno dei fondatori della Società degli Alpinisti Tridentini, di cui fu consigliere nel 1881-1890, e il progettista dei primi rifugi "a cubo" del Trentino, Apollonio presiedette quel sodalizio nel 1942-1944 e nel 1949, e ne fu consigliere nel 1934-1941, 1948 e 1950-1952.

Dedicò molta parte della sua esperienza lavorativa alla progettazione e al restauro di vari rifugi nelle Alpi occidentali e compendì il suo impegno nel prezioso documento "Come costruire i nostri rifugi", presentato al 70° Congresso del CAI, tenuto a Lucca nel 1958.

Il suo nome resta soprattutto legato a un fortunato modello di bivacco fisso (struttura in legno e metallo costruita in luoghi montani isolati, che rimane sempre aperta per garantire agli alpinisti un ricovero di fortuna). Apollonio perfezionò il modello nel periodo bellico e lo inaugurò a Cortina con il Bivacco Gianni Della Chiesa, inaugurato nel 1954 presso la Forcella Grande di Lagazuoi. Il ricovero, della superficie media di 6 mq, non era più costruito a semibotte come i precedenti ma a parallelepipedo con un tetto arcuato, 9 cuccette che, ribaltate, si trasformano in ripiani e tavolini e un sistema di ventilazione composto di una presa d'aria sulla porta e uno sfiatatoio sul tetto.

Attivo a Cortina anche in ambito amministrativo e contitolare del famoso Grand Hotel Savoia, in funzione dal 1923, negli anni '60 l'ingegnere propugnò il progetto dell'impianto in tre tronchi dallo Stadio Olimpico del Ghiaccio fino ai 3195 metri della Tofana di Mezzo, che seguì e riuscì a vedere completato nell'estate del 1971. Si spense il 9 agosto 1981, lasciando ai discendenti e alla sua valle una preziosa eredità tecnica, culturale e di accoglienza in campo turistico".

Giulio Apollonio

Giulio Apollonio as described by Ernesto Majoni: Talking about tourism, cableway tourism in particular, in Cortina, one cannot do without mentioning Engineer Giulio Apollonio. Giulio was the one behind the engineering of "Freccia nel cielo", one of the most important cable cars in Italy, that allows even those with no mountaineering experience to easily reach Tofana di Mezzo in a scenery that is unrivalled. It is the tallest peak of Ampezzo, a monument to alpinism onto which on the day of 29th August 1863 Paul Grohmann opened, together with Francesco Lacedelli, a mountain guide, the time of the great conquests of the Ampezzo Dolomiti mountain range. Born on 11th February 1896, in Cortina he was the son of Annibale Apollonio and Camilla Peterlini. After WWI he was the first from Ampezzo to get a degree in engineering. He was a great alpinist that together with mountain guide Angelo Dibona, Isidoro Siorpaes and Fritz Terschak took part in the first Italian expedition of the Eötvös-Dimai way on the south side of Tofana di Rozes on 9th September 1920. On 3rd August 1922 he then was, together with Agostino Cancider, Angelo Dibona ed Enrico Gaspari, part of the second group to reach one of the hardest climbs of the Dolomiti mountain range at the time, the Punta Fiames south-east peak.

Following in his father's footsteps, a municipal engineer in Trento from 1878, designer of the first few cube shaped lodges in Trentino and among the founders of the Società degli Alpinisti Tridentini, Tridentini Alpinist Society, of which he was a councillor of from 1881-1890, Apollonio chaired the "Società" from 1942 to 1944 and in 1949, and was a councillor in 1934-1941, 1948 and 1950-1952.

He dedicated a lot of his work experience in designing and renovating various lodges in the Western Alps and wrote down his invaluable experiences in "Come costruire i nostri rifugi", "How to build our lodges", pamphlet presented at the 70° CAI Congress in Lucca in 1958.

His legacy can be named in the famous model of fixed campfire (a wood and metal structure built in faraway mountain locations, always open to all that might need it to allow them shelter). Apollonio perfected the model during the war years and he presented it in Cortina with the Giovanni Della Chiesa Campfire in 1954 by Forcella Grande di Lagazuoi. The shelter with a size of 6msq was not built like a half-barrel like the ones before. Instead it had the shape of a parallelepiped with an arched roof, 9 bed-bunks that could be flipped to reveal surfaces and tables as well as a ventilation system with a vent on the door and blowhole on the roof.

He was active in the administrative sector and the co-proprietor of the famous Grand Hotel Savoia, operating since dal 1923. In the '60s he championed the three sections project going from Stadio Olimpico del Ghiaccio up to 3195 mt. to Tofana di Mezzo. He managed to see the project open in the summer of 1971 before passing away on 9th August 1981. He left his descendants and his land a precious technical and cultural knowledge in the field of tourism.



▲ Una cartolina dei primi del '900 con il panorama di Cortina e delle Tofane

A postcard with pictured the Cortina and Tofana panorama from the early 1900s

► Un momento dell'esplorazione del territorio nella Conca di Ra Valles (18 gennaio 1965)

Here pictured a fragment of the exploration of the Conca di Ra Valles territory (18th January 1965)

In alto

Non era solo lo sci ad attrarre a Cortina turisti da tutto il mondo. Le sue cime, raggiungibili grazie alle guide che avevano aperto molte alte vie, erano tra le più ambite tra escursionisti ed alpinisti di ogni dove

Up

Ski was not the only thing attracting tourists to Cortina from all over the world. The peaks, that could be reached thanks to guides opening new paths, were amongst the most sought after by alpinists and mountaineers anywhere



Le motivazioni del progetto si muovono su diversi punti. Ad esempio rendere sciabile la zona di Ra Valles che, grazie alla posizione, alla quota e all'orientamento, è ricca di neve naturale per molti mesi all'anno, anche nelle stagioni in cui l'innevamento è scarso. Non sempre le stagioni sono cariche di precipitazioni sufficienti a garantire l'agibilità delle piste. Nelle zone di Duca D'Aosta e Faloria, la creatura del barone Franchetti, difficilmente si scia dopo San Giuseppe. Raggiungere poi la vetta avrebbe concesso a tutti di assistere a uno spettacolo della natura assolutamente unico. Per questo, già da

different aspects. For example, making the Re Valles area suitable for skiing. It is, thanks to its location, altitude and placement on the mountain, rich in snow most of the year, even during snow-deprived seasons. Some seasons lack the necessary snowfall to allow people to use the slopes. The Duca D'Aosta and Faloria, Franchetti's own, areas are unlikely to be accessible after St Joseph's day (19th of March). Reaching the mountaintop would have also meant that all could appreciate a unique and magnificent natural panorama.

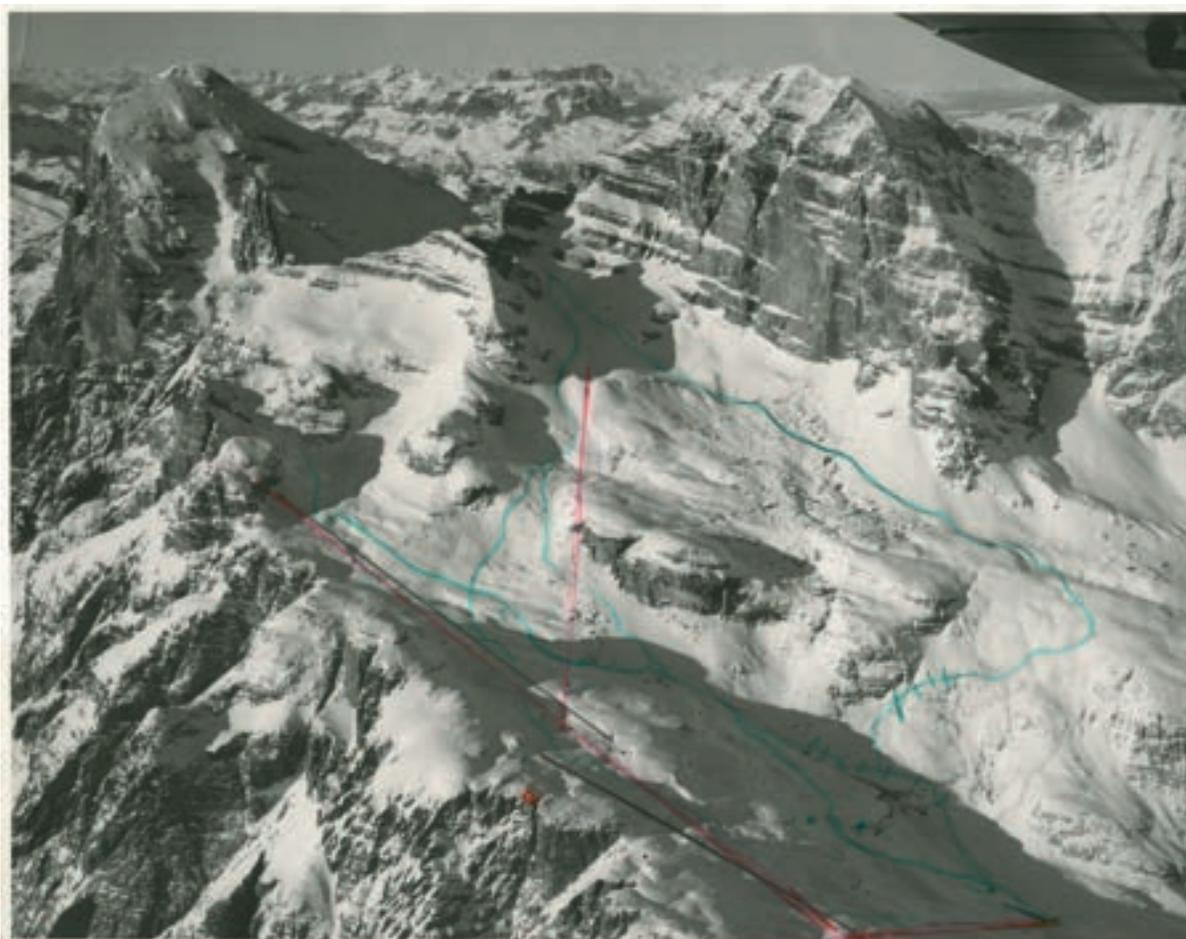
This is why, a few years prior the board of direc-



► Ancora un sopralluogo a Ra Valles dove sarà costruito il rifugio "Capanna Ra Valles", meta di tantissimi turisti

Another survey where the "Capanna Ra Valles", a popular lodge with the tourists, is going to be built in Ra Valles



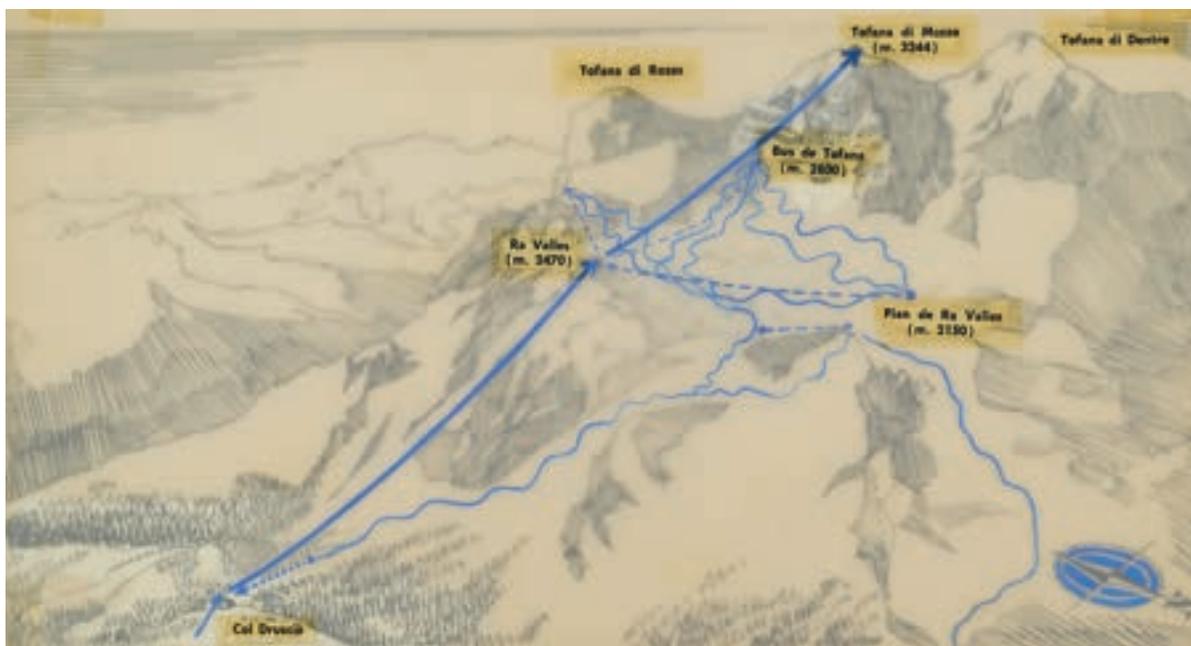


▲ Anche per la Freccia nel cielo, il tracciamento di piste e impianti è stato realizzato con il supporto di riprese fotografiche

The tracing of the slopes and facilities has been supported by photographic for Freccia nel cielo much like the other cablecar

▼ Lo schema grafico del possibile sviluppo degli impianti e delle piste

Here is the graphic scheme of the possible expansions for the facilities and the slopes



qualche anno il c.d.a. della Società Seggiovie di Cortina, proprietaria degli impianti Campo Corona – Colfiere e Pié Tofana – Duca D'Aosta gli dà un ufficiale mandato di studiare la realizzazione di una serie di impianti per utilizzare la zona di Ra Valles e della Tofana di Mezzo.

La proposta è quella di creare una nuova funivia che dal paese sale sino alla vetta della Tofana di Mezzo (3244 m) passando dal Col Druscìe e Ra Valles, realizzando l'impianto più tecnologicamente avanzato che fosse al momento pensabile per superare tali salti di roccia. Il 2 novembre 1962 la giunta comunale delibera in merito all'idea di costruire la nuova funivia. Cortina

tors of the Società Seggiovie di Cortina (Cortina Cable car Company), owner of the Campo Corona – Colfiere e Pie Tofana Duca D'Astora facilities sends Giulio Apollonio the official go ahead to study the realization of a series of complexes to use the Ra Valles and Tofana di Mezzo areas. The proposal is to create a new cable car that goes up the mountain reaching the Tofana di Mezzo peak (3244m) from the town, going through Col Druscìe and Ra Valles, thus making it the most technologically advanced facility of the time to reach such heights. On 2nd November 1962, the local council is deciding on whether to approve the project of the new cable car.

▼ Un altro esempio di tracciamento delle piste non propriamente tecnologico ma sicuramente efficace

Another example of the, not very sophisticated if very effective, slopes tracing method.

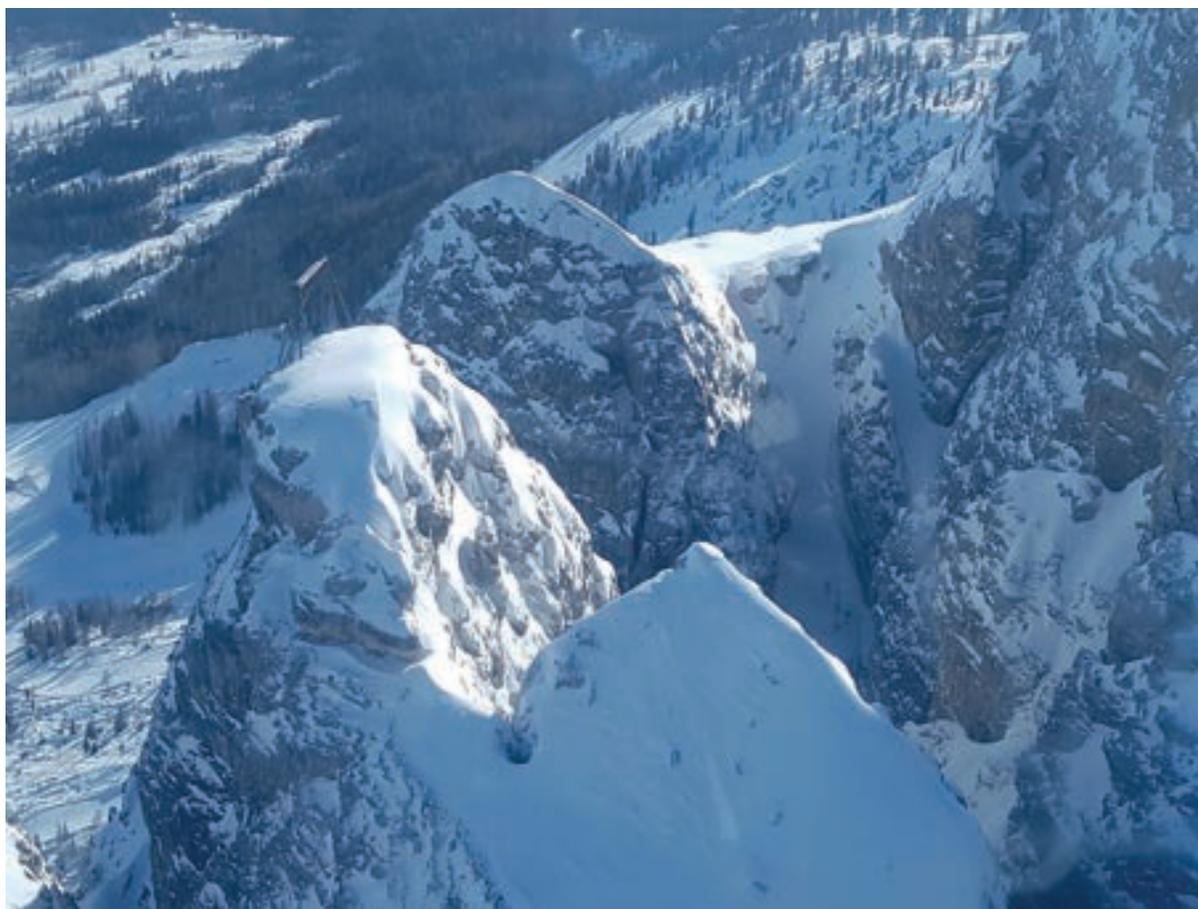


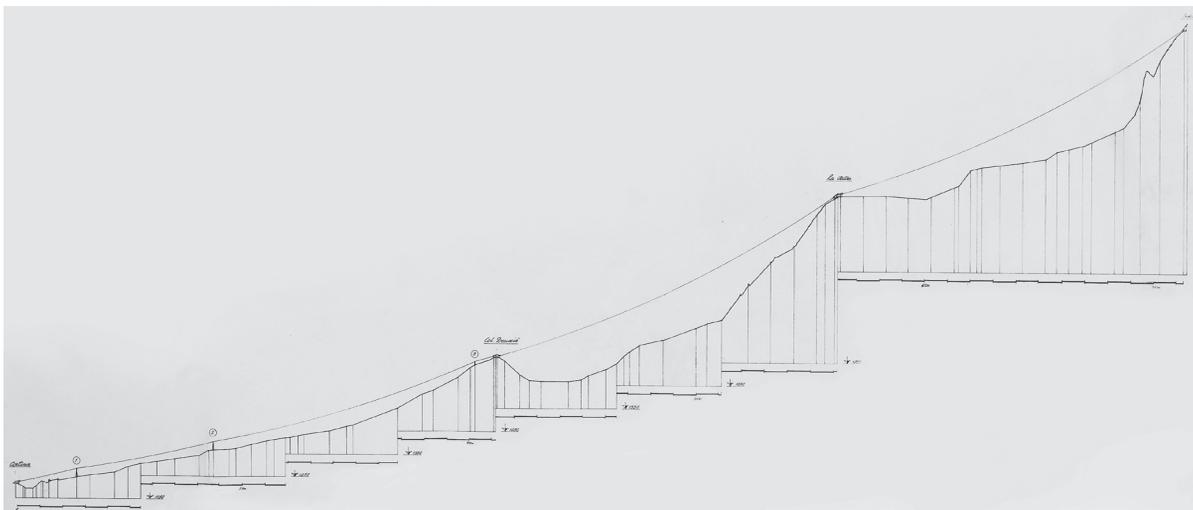
vive grazie al turismo e questa ennesima opera avrebbe certamente contribuito a un grande rilancio. Ma c'è un problema. Gli associati ampezzani non dispongono di abbastanza risorse per sostenere le spese di un nuovo impianto. Ad ogni modo si esaminarono diverse ipotesi su dove collocare la stazione di partenza e che tragitto seguire. Pensando di partire da Rumerlo, Duca D'Aosta o Gillardon oppure partendo da valle, dal centro in prossimità della partenza della funivia diretta a Pocol, altra creatura di Franchetti, o ancora da Ponte-Chiesa o dallo Stadio del Ghiaccio. Alla fine si sceglie la so-

Cortina had been thriving thanks to tourism and this opportunity could have certainly helped to bring Cortina back. However, there is a problem. The associates from Ampezza lack the necessary resources to finance the complex. Nevertheless, a variety of locations are inspected to identify a possible starting station and route. The options considered are either starting from Rumerlo or Duca D'Aosta or Gillardon or having the first station of the direct cable car in Pocol, another creation by Franchetti, or Ponte-Chiesa or at the Stadio del Ghiaccio (ice station). Finally, using Stadio del Ghiaccio as

▼ Cavallette del teleferino di servizio del secondo tronco. È quella struttura ad altalena che si intravede sullo sperone innevato nel centro della foto

The stands of the second section zipline. It can be seen here on the rock covered in snow in the middle of the photo



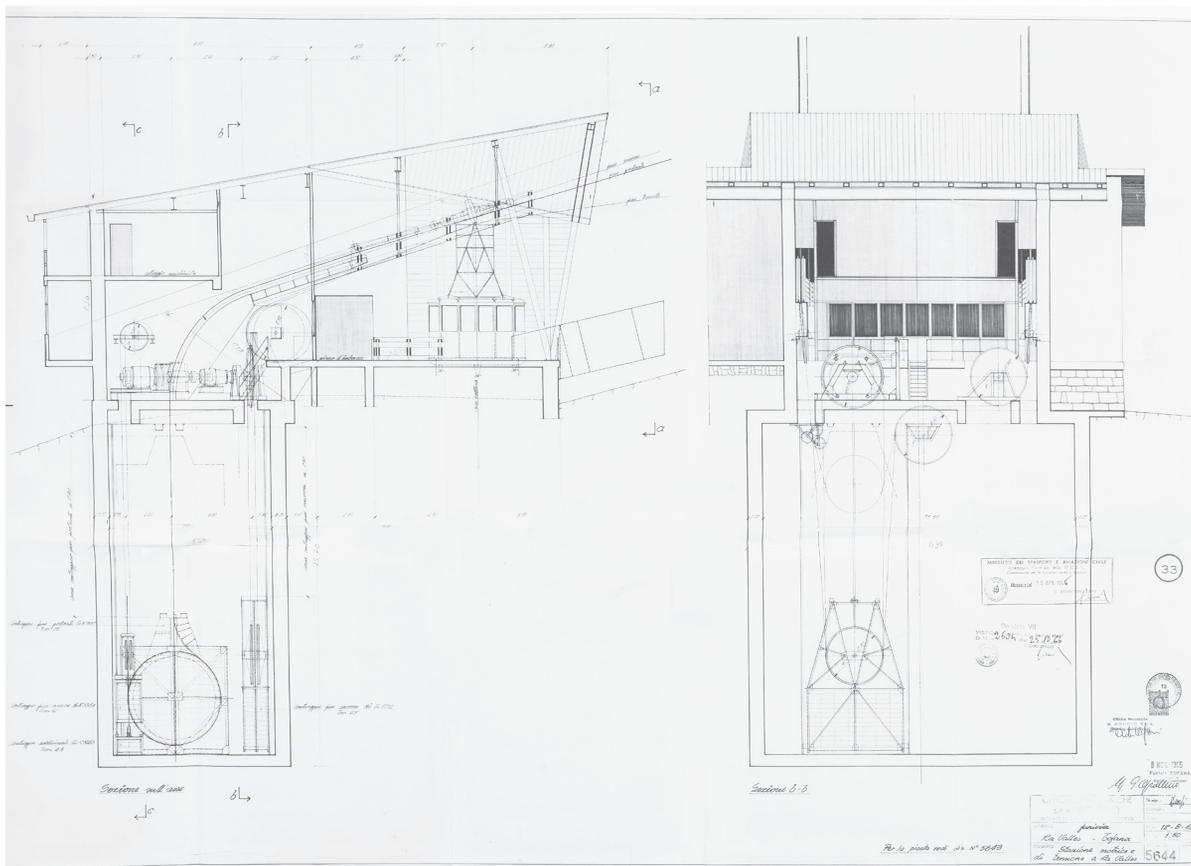


▲ Il disegno mostra la sezione in modo schematico dei dislivelli superati dai tre tratti della Freccia nel cielo

The drawing shows the section of the altitude gaps the three sections of Freccia nel cielo overcome in a schematical way

▼ Ancora un disegno di progetto in sezione per evidenziare il pozzo dei contrappesi della stazione di Ra Valles

Another section drawing to highlight the counterweight pit at the Ra Valles station



luzione che prevede di partire dallo Stadio del Ghiaccio in quanto marginale rispetto al comprensorio urbano e già dotata di un ampio spazio adibibile a parcheggio.

Da quel punto a quota 1217 m si sale al Col Drusciè a quota 1774. Il secondo tronco va dal Col Drusciè a Ra Valles, 2472 m e poi il terzo sino alla stazione della Tofana di Mezzo a 3191 m. Il progetto prevede anche la realizzazione di un rifugio-ristorante a Ra Valles e di tre sciovie o seggiovie, la Pian Ra Valles che parte da quota 2216 e sale sino al rifugio, la Cacciatori che porta sino a 2612 m e la Bus de Tofana che raggiunge il punto sciabile più alto a quota 2828 m. Nel 1964 il progetto viene inoltrato al Ministero dei Trasporti per le necessarie autorizzazioni

the starting point is identified to be the best option because it is on the outskirts of the town and a large parking lot is already available. The first segment goes from the first station, at the altitude of 1217mt, to Col Drusciè, sitting at 1774mt. The following goes from Col Drusciè to 2472mt in Ra Valles with a final third one going up to Tofana di Mezzo, situated at 3192mt. The project includes a lodge with a restaurant inside in Ra Valles, three ski-lifts or chair lifts. They start in Pian Ra Valles at an altitude of 2216mt reaching the lodge. Further on, the Cacciatori chairlift carries skiers to the second altitude of 2612mt and the third reaches the highest serviceable slope at 2828mt.

The project is sent to the Minister of Transpor-

▼ Il modello in scala del rifugio di Ra Valles
The model of the Ra Valles lodge in scale.



e il 9 gennaio 1965, una volta ottenuti i permessi e la dichiarazione di "notevole interesse pubblico" per l'impianto, si costituisce la nuova società "Funivie Tofana S.p.a." sempre presieduta da Giulio Apollonio.

Ma servono i soldi. Agli ampezzani il progetto interessa più che altro per l'indotto, alberghi, ristoranti... Si inizia a raccogliere il capitale con l'avvio di una sottoscrizione tra le istituzioni e la popolazione di Cortina che dà un ottimo risultato: più di 1550 soci. Il problema rimane perché la cifra raggiunta permette di coprire grossomodo metà dei costi stimati, in circa 1.650.000.000 di Lire. Rimane un'ultima porta cui bussare. Quella di Valentino Vascellari. La Regina delle Dolomiti l'aveva ormai lanciato all'interno di un mondo che non conosceva e ne sembrava fiero e galvanizzato. La risposta sarebbe stata quasi certamente positiva. E infatti il "sì" arriva senza alcun tentennamento. Per i cortinesi è un giorno di grande festa, per gli ampezzani un pugno nello stomaco. Avere dei "foresti" sul loro territorio è davvero difficile da digerire. I vecchi ricordano la guerra, ampezzani con gli austriaci contro i cadorini sabaudi. E ora proprio un cadorino puro stava entrando nei loro affari. Apollonio non trova altre soluzioni, o così o niente. Così!

Dal punto di vista tecnico il progetto è ambizioso. Lo sviluppo è dell'ing. Ugo Illing per la parte strutturale e dell'arch. Del Bufalo per quella architettonica. Prevede l'impiego di quanto di meglio fosse disponibile con tecnologie mai utilizzate prima. Per la realizzazione si dà l'incarico alla Agudio S.p.a di Torino per la parte impiantistica e tecnologica e alla SoSvI S.p.a. di Ospitale di Cadore, già impegnata in Marmolada per le opere strutturali e murarie. La Agudio - oggi confluita in Leitner - è all'avanguardia mondiale per tecnologia e sviluppo e si occupa anche della progettazione e realizzazione delle opere meccaniche.

Il progetto di Apollonio si fonda su principi base che lui stesso raccoglie e spiega in un volumetto pubblicato qualche anno dopo. Regole

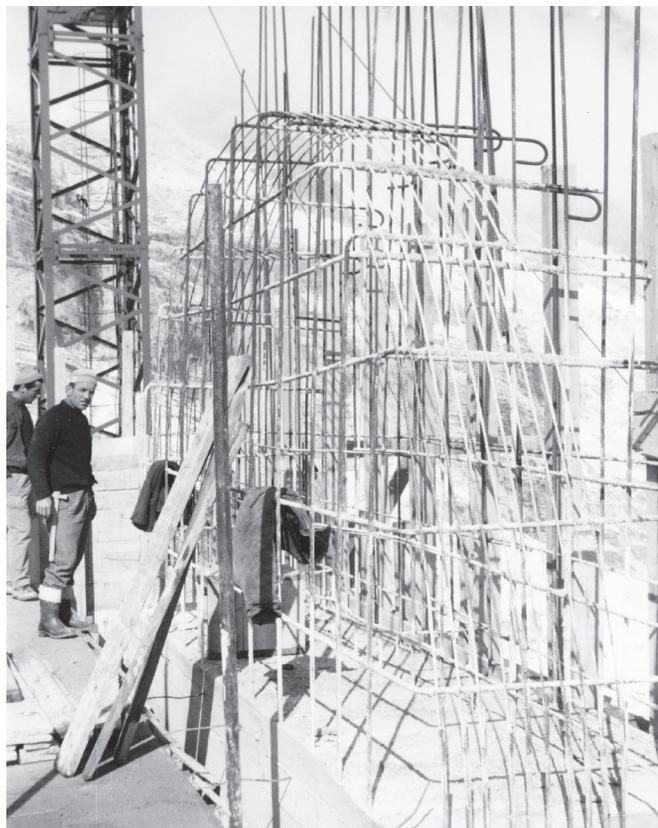
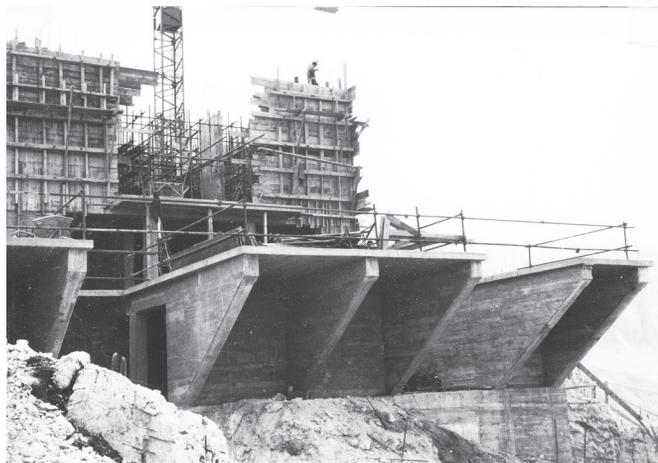
tation in 1964 for the necessary authorization which comes on 9th January 1965. As the government has given its go ahead and has declared the project "of considerable public interest", "Funivie Tofana s.p.a" is set up under the leadership of Giulio Appollonio.

What is still missing is the capital to start the venture. The locals, more than the facility, are interested in the profits from the increased tourism. In order to cover the missing funds, the company looks for financial partners amongst the people and institutions of Cortina with excellent results, finding over 1550 interested. Still the funds can only cover about half of the necessary costs estimated at 1.650.000.000 Liras. The last door remaining is that of Valentino Vascellari. His Regina delle Dolomiti had made him an important player in a world that he previously did not know about. Of that he was proud and galvanised. The answer was certainly going to be positive and so it was, no need to think it over twice. That day was a day of celebration for the people in Cortina while, for those from Ampezzo it was tough to swallow. The older generation still remembered WWI with the people from Ampezzo fighting alongside the Austrians against the Royalists from Cortina. Now someone born and bred in Cadorna was meddling in their affairs. Since it's either this way or no way, as Apollino could not manage to find other options, so it is.

Considering the technical side of the project, it is surely ambitious. The structural development is in the hands of Engineer Ugo Illing, while the electronic one is given to Architect Del Bufalo. In order to make it possible, new technologies, never used before, are employed.

The implementation of the project is handed on in terms of the facilities and technology to Agudio s.p.a from Turin, while the structural side is handled by SoSvI s.p.a from Ospitale di Cadore, still working in Marmolada. Agudio, today a part of Leitner, is the world leader in cutting-edge technology and development and also handles the project and takes care of the me-

UNA FAMIGLIA, TANTE IMPRESE, UNA STORIA



◀ Alcune fasi di costruzione delle funivie

Here pictured are some moments from the building of the cableways

valide per qualsiasi funivia e per alcuni concetti anche per impianti diversi. Ecco alcuni punti: Tutto in una funivia deve essere semplice, ordinato, robusto e pulito. Anche il particolare più banale deve dare l'impressione di essere stato pensato con cura, per infondere nel pubblico sicurezza e fiducia.

La struttura deve essere armonicamente inserita nel paesaggio. A questo proposito, nel manuale sul progetto redatto dalla stessa Agudio si legge: "Il complesso, realizzato con somma di accorgimenti tecnici predisposti in modo da non deturpare il maestoso paesaggio che conserva per intero gli irresistibili contrasti." Ecco perché lungo la linea funiviaria gli alberi non vengono rimossi ma sorvolati. L'intervento non deve lasciare segni!

Alla stazione di partenza deve esserci un ampio parcheggio per automobili, perché lo sciatore con gli scarponi trova difficoltà a camminare per lunghi tratti.

Inoltre gli spazi devono essere progettati tenendo conto della comodità e sensibilità degli utenti, devono essere evitate scale per accedere ai piani di imbarco. Questi devono essere ampi e protetti, per evitare che percorsi angusti e tortuosi obblighino a procedere lentamente in colonna generando nervosismo, impazienza e perdita di tempo.

Alle innovazioni, che possiamo definire logistiche, sono affiancate vere e proprie novità tecniche: sistemi automatici di gestione e controllo del movimento delle cabine, sistemi automatici

chanical engineering side. Apollonio's project is based on principles he himself gathers in a book published a few years later.

It contains rules that are valid for cable cars and some concepts that made sense for other facilities as well.

Everything regarding a cable car must be simple, organized, sturdy and clean. Even the most trivial aspect needs to give people the impression of having been well thought-out to inspire safety and trustworthiness.

The structure needs to be inserted in tune with the scenery. In regards to this point, the manual redacted by Agudio himself reads: "The complex, is realised with the sum of technical adjustment made so not to disturb the majesty of the scenery that thus preserves fully its irresistible contrasts". This is why along the cable car cables the trees are not removed but flown across. The complex must leave no traces. The starting station must have a large parking space as the skier in ski-boots finds it hard to walk for long. The facilities must be created thinking about the users' needs and comfort and stairs to the boarding platform must be avoided. The platform themselves must be wide and protected to avoid narrow and winding paths forcing the users to walk slowly in one line wasting time, irritating and making them impatient. Together with what we can define as logistical innovations are never-seen-before new techniques, such as automatic systems for the cabin operation and control, automatic security systems and



▲ Operai impegnati nel trasporto della prima fune verso Cima Tofana
Labourers working to get the first cable to Cima Tofana



▲ La prima fune raggiunge la vetta di Cima Tofana. L'evento merita una fotografia con Giulio Tabacchi e alcuni degli altri protagonisti
The first cable arriving in Cima Tofana. The moment calls for a photo with Giulio Tabacchi and some of the main people involved



▲ Giulio Apollonio con i progettisti aveva scritto regole ferree che gli operai dovevano osservare durante ogni fase di costruzione. Nel suo manuale comparivano anche note sui comportamenti da adottare in cantiere e lungo la via per l'avvicinamento alla cima.
Giulio Apollonio, together with the other designers had written rules set in stone that the workers had to abide by when working. His manual showed notes on the behaviour to adopt in construction sites and when hiking to reach the peak.



di sicurezza, nuove tecniche di fissaggio delle funi. Diventeranno presto uno standard. La costruzione prende il via nella primavera del 1967 dal secondo tronco in quanto il Col Druscì è già raggiungibile con le seggiovie che partono da Campo Corona. In questo modo sarebbe stato possibile per gli appassionati fruire della zona di Ra Valles con un anno di anticipo. La costruzione del fabbricato, con basamento in cemento armato e struttura principalmente in travi di acciaio e legno, richiede circa un anno,

new cable coupling techniques, all soon to become the industry standard. Construction of the second segment starts in 1967 since Col Druscì can be already reached via the chairlifts leaving Campo Corona. This would allow all the ski enthusiasts to use the Re Valles area a year in advance. The building, with foundations in reinforced concrete and with a structure of steel and wood beams mainly, takes about a year to complete even working throughout bad seasons and working on both stations at the same time.

► ▼ Armando Pescador è stato il primo capo servizio della Freccia nel cielo. Eccolo nella foto in alto (il primo a sinistra)

Armando Pescador was the first Head of Service of Freccia nel cielo. Here he is pictured in the photo on the top where he is the first on the left







▲ Alcuni operai raggiungono il rifugio in vetta con una teleferica. Giulio Apollonio è con loro

Some workers reaching the lodge on the mountaintop with a zipline. Giulio Apollonio is with them

► Foto di gruppo della squadra montatori della Freccia nel cielo: da sinistra, Armando Pescador, Vanini della Agudio, Santo Doriguzzi, Silvio e Lindo Marinello, Nilo e Silvio De Zolt, Mario Da Col, Giorgio Bolognani

group photo of the Freccia nel cielo building team. From left to right, Armando Pescador, Vanini della Agudio, Santo Doriguzzi, Silvio e Lindo Marinello, Nilo e Silvio De Zolt, Mario Da Col, Giorgio Bolognani.



lavorando anche durante la brutta stagione e procedendo in parallelo con le due stazioni. Le opere a Ra Valles sono particolarmente impegnative, perché la stazione è posta al limite di uno sperone di roccia su una parete quasi verticale, che è molto difficile raggiungere anche con la teleferica di servizio. Già solo portare a monte il cavo di traino e tirare la prima fune trasforma l'operazione in una vera e propria im-

The Ra Valles projects are quite challenging as the station is at the end of a slab of rock on an almost vertical mountain side, it is hard to reach even when using the service zipline. Carrying the towing cable and pulling the first one makes the whole operation a high-level rock-climbing challenge.

Ra Valles is the one station where the engines, mechanisms, and the control elements both for



► I capi servizio della Freccia, Armando Pescador e Giorgio Bognani, impegnati sulla morsettiera, durante le operazioni di tesatura dei cavi della funivia. Per sicurezza avevano una cintura legata ai cavi

Here pictured are two of Freccia del Cielo Head of Service, Armando Pescador and Giorgio Bognani working on the terminal block during the cable pulling operations. They had, for safety reasons, tied a belt to the cables



► Giulio Apollonio durante un sopralluogo in cantiere, nella stazione di Cima Tofana
Giulio Apollonio during a construction site survey on the Cima Tofana station

presa alpinistica di altissimo livello. La stazione di Ra Valles ospita i motori, i cinematismi e gli elementi di comando sia del tronco a valle sia di quello a monte con due corpi di fabbrica affiancati. Dalla funivia si accede anche al rifugio-ristorante. Le cabine di questa tratta, realizzate dalla ditta Nardo, hanno una portata di 50 persone l'una e sono sostenute da una fune portante e mosse da una traente. Il 23 marzo 1968 ha

the sections up and down the mountain with two building sections next to each other. The cable car allows people to access the lodge-restaurant. The cabins of this sections, realized by the Nardo company, can carry up to 50 people each and are held up by a carrying cable and put into motion by a pulling one. The inauguration takes place on 23rd March 1968 and in that same year, the Pian Ra Valles chairlift and the Cac-



◀ Il Ministro per il Turismo e lo Spettacolo, Gianmatteo Matteotti, intervenuto nel giorno dell'inaugurazione del terzo tronco della Freccia nel cielo. Il primo tratto di funivia aperto fu il secondo tronco (1968), l'anno successivo fu inaugurato il primo e nel '71 il terzo.

A picture of Minister of Tourism and Entertainment, Gianmatteo Matteotti, who spoke at the inauguration of the third section of Freccia nel cielo. The first section of the cable car opened in 1968 was the second, one year after the first section was inaugurated and in the year 1971 the third and final was put into operation.



▶ L'ingegnere Ugo Illing, qui in una foto del 10 luglio 1971, ha progettato le strutture degli impianti.

Engineer Ugo Illing designed all the structures of the facilities. Here he is in a photo on the day 10th July 1971.

luogo l'inaugurazione e nello stesso anno avviene anche la messa in funzione della seggiovia di Pian Ra Valles e della sciovia Cacciatori. Nel frattempo iniziano i lavori per il primo tronco. Il 13 dicembre 1968, giorno di Santa Lucia, c'è l'aggancio della prima cabina. Da qui l'idea di tutti gli operai di battezzare la cabina "Lucia". La settimana successiva tocca alle altre cabine e appaiono in nomi di Giulia, nipote di Giulio Apollonio, Laura figlia del caposervizio Pescador, Luciana figlia di Ugo Illing e Michela figlia del vicecaposervizio Bolognani; poi toccherà a

ciatori ski lift are opened to the public. In the meantime, the first section building operations are under way. On 13th of December 1968, St Lucy day, the first cabin is hung to the cables. The workers thus decide to call it "Lucia". The second cabin follows suit a week after. The second one is named Giulia, after Giulio Apollonio's granddaughter, a third one Laura, as head of department Pescador's daughter, the fourth Luciana, as the daughter of Engineer Ugo Illing the fifth bearing the name of Michela, daughter of head of department Bolognani and the sixth,



◀ Il Ministro Gianmatteo Matteotti, partito socialdemocratico, era il figlio del deputato Giacomo che fu prima rapito e poi assassinato dal regime fascista per aver denunciato brogli alle elezioni del 6 aprile 1924

Minister Gianmatteo Matteotti, from the social democratic party, was a son of Deputee (congressman) Giacomo who was kidnapped and killed by the fascist regime for having denounced the 6th April 1924 elections for fraud.



◀ Ancora un'immagine dell'inaugurazione del '71 con la presenza di Gianmatteo Matteotti, ministro del Governo presieduto da Emilio Colombo

Another image of the 1971 inauguration with Minister Gianmatteo Matteotti, minister in the Emilio Colombo Government



◀ Giulio Apollonio (a destra) e il direttore Sisto De Bigontina (a sinistra)

From left to right Giulio Apollonio with the director Sisto De Bigontina



▲ Gruppi folcloristici locali durante la cerimonia di inaugurazione

Folklore associations during the inauguration ceremony

Marina figlia del caposquadra di Agudio. A primavera 1969 entra in funzione anche il tronco Cortina – Col Drusciè, con due cabine ciascuna da 75 persone e con la medesima tipologia costruttiva di quella già operativa. Ben più complessa, anzi ardita, è la realizzazione del terzo tronco. Il punto di arrivo, che Apollonio decide di posizionare “alquanto sotto la cima” per avere maggior riparo e dare l’opportunità a chi sale con la funivia di conquistare la sommità a piedi, è raggiungibile solo dopo una traversata in costa, attrezzata in seguito con una ferrata. Nessuna strada di servizio, nessun elicottero e 774 m di dislivello, per lo più verticali, separano la Cima da Ra Valles. Il 13 luglio 1971 è

Marina, as the daughter of the chief technician of Agudio. In the spring of 1969 the Cortina to Col Drusciè segment, with two cabins carrying up to 75 people each and built to the same specifications of the one already working, is ready to be put to use. The most complex and daring project is however the realization of the third segment. The arrival station, under Apollonio’s request to place it “quite a bit under the mountaintop” to shelter it from the elements and give people the chance to get to the top on foot, can be reached only after a walk on a pathway on the edge, afterwards equipped with a steel walkway. Cima and Ra Valles are separated by 774mt of altitude difference, mostly vertical, and there

il giorno dell'inaugurazione della terza tratta e per l'occasione si inscena una cerimonia degna di una regia teatrale.

Il progetto si completa poi con l'installazione della seggiovia Bus Tofana che entra in funzione nel dicembre 1975. Il resto è tutta una conseguenza, il rifacimento delle piste Ra Valles e giù verso Cortina attraverso la mitica "Forcella Rossa", che diventa una delle nere più ambite delle Dolomiti. L'opera è compiuta e Dino Buzzati la celebra sul Corriere della Sera del 10 aprile 1971 in un'intervista fatta ad Apollonio. Il padre dell'impianto risponde così a una domanda: "È una Tofana a portata di mano, la cui vetta è raggiungibile viaggiando su cavi sospesi praticamente invisibili, in cabine simili a silenziosi insetti che non possono disturbare". Viene anche svelato il nome: "Freccia nel cielo". Attorno a questo titolo c'è un po' di mistero, qualche ipotesi e tanta leggenda.

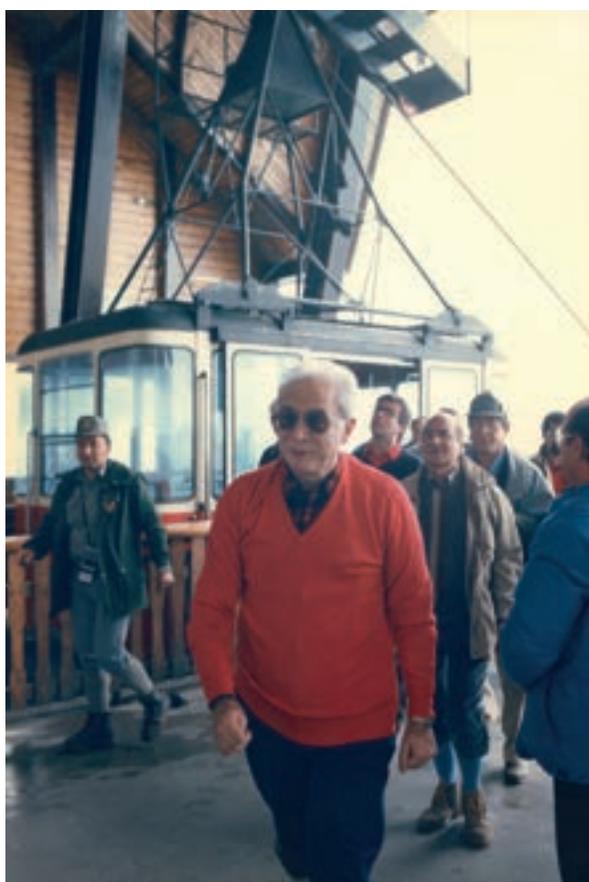
La vita della Freccia nel cielo è anche quella di

is no service road and no helicopters available. 13th July 1971 is the inauguration day for the third segment which is celebrated with a ceremony worthy of theatrical directing.

The project is completed with the installation of the Bus Tofana chairlift, in operation since December 1975. The rest is all a consequence of this with the renovation of the Ra Valles slopes and the one going down towards Cortina, the legendary "Forcella Rossa" which would then become one of the most sought after black slopes on the Dolomiti mountains. The job is done and Dino Buzzati celebrates the event on the Corriere della Sera on 10th April 1971 in an interview with Apollonio. The father of the facility answers "Tofana is within the reach of all, the peak is only a trip away on almost invisible hovering cables in silent insect-like cabins". During that same interview the name "Freccia nel cielo" is revealed, a name that has many hypotheses as to where it comes from, as well as

► Francesco Cossiga, Presidente della Repubblica dal 1985 al 1992 era un abituale frequentatore di Cortina. Eccolo nella stazione del Ra Valles (26 agosto 1986)

President of the Republic from 1985 to 1992, Francesco Cossiga, was often in Cortina. Here he is in the Ra Valles station on the 26th August 1986.





► Prove di soccorso lungo il secondo tronco, anno 1975

Rescue operations training exercise on the second section in the year 1975

Giorgio Bolognani, classe 49, una moglie, Enza, una figlia, Michela e due nipoti. Nasce a Cortina ma i Bolognani sono trentini, della Valle del Sarca, vicino ad Arco, dove c'è una delle più famose scuole di roccia italiane. Da piccolo non gioca col trenino ma con una piccola seggiovia. Il padre, contadino, dopo la guerra trova posto alla Graffer che a quei tempi costruiva la quasi totalità degli impianti di risalita. Poi gira diverse stazioni e nel '50 Giulio Apollonio gli fa una proposta di lavoro che viene accettata. Così anche Giorgio a 16 anni, durante le vacanze estive segue il babbo in Tofana. Questo ricordo rimane alla luce perché l'Inps gli ha riconosciuto i

some mystery and legend. The life of the Freccia nel cielo is also that of Giorgio Volognani, born '49, a wife, Enza, a daughter, Michela and two grandchildren.

Born in Cortina, the Bolognanis are originally from Valle del Sarca, near Arco in Trentino Alto Adige, close to one of the most famous mountaineering schools in Italy. As a child Giorgio has a toy cable car rather than the usual train. His father, a farmer, finds a job at Graffer, one of main cableways manufacturers of the time, after the war. He works in different stations and, in 1950 Giulio Apollonio offers him a job, in Tofana, with Giorgio, 16 years of age, spend-

Tecniche di soccorso

L'azione, mostrata nell'immagine della pagina accanto, è la tecnica della calata con sacco dalla cabina, adottata nei primi anni di funzionamento per il secondo tronco. Il sistema era stato messo a punto dalla Agudio e consisteva nell'impiego di un argano posizionato sul tetto della cabina per calare a terra due passeggeri alla volta, attraverso un sacco.

Un operatore dell'impianto saliva sul tetto della cabina e da questa posizione poteva manovrare un argano comandato da un motore idraulico.

All'argano, passando per le porte laterali della cabina, veniva appeso un sacco che poteva contenere sino a due persone. Una volta calato il primo sacco sino a terra, all'altro capo della fune veniva appeso un secondo sacco che calava altre due persone, mentre il primo sacco risaliva vuoto e così via sino allo svuotamento della cabina. In pratica, un sistema "va e vieni".

Per il primo e terzo tronco venne adottato un sistema diverso costituito da un carrello, simile a quello del traliccio delle cabine, che veniva posizionato sulla fune portante e tirato da una traente di soccorso. Il carrello veniva calato lungo la linea sino ad accostarsi alla cabina in difficoltà e il trasbordo avveniva attraverso il carrello di sicurezza.

Rescue technique

On the page next to this one is the "laying with bag from the cabin" technique that was used for the first years of operation on the second section.

Agudio's own system used a winch positioned on the roof of the cabin to lower two passengers at a time with a bag.

An operator would get on the roof of the cabin and from there manoeuvre a hydraulic-engine winch.

Going through the lateral doors of the cabin, the winch would be equipped with a bag that could carry up to two people at a time. Once the first bag was lowered to the ground, the other side of the rope would then be hoisted back up with another bag at its end. This way once the first one went down, a second could be employed until the cabin was emptied. The first and third section employed a different system using a cart similar to that of the cabin's pole that would be positioned on the load-bearing cable and pulled by an emergency system. The trolley would then be lowered along the line until it got at to the cabin and the people in it would leave with the trolley.

contributi di quegli anni. Quelle seggiovie lo appassionano. Terminata la scuola va a fare il macchinista di seggiovia a Campocorona, impianto di risalita che parte da Ronco di Cortina e arriva a Colfiere, dove oggi si trova la partenza della seggiovia Col Drusciè.

Dopo il militare il posto è sempre a sua disposizione ma la paga è striminzita, o comunque inferiore a quella che gli aveva proposto Apollonio. E in Tofana va a fare il macchinista dal primo giorno di apertura fino a diventare capo servizio e rimanere in carica fino al giugno del 2008 quando è in piena zona pensione. Ma quale pensione... Giorgio non si è ancora staccato

ing there his summer holidays. This memory is not forgotten, because INPS (National Institute of Welfare) has evidence of his job throughout those years. Giorgio is passionate about cable cars and once done with studying he works as a conductor on the Campocorona chairlift.

It goes from Ronco di Cortina to Colfiere, where is the departure of the Col Drusciè one.

After his military service he is asked to go back to his old job but the pay is insufficient, or inferior, to the one Apollonio had offered him. In Tofana, he works as a conductor from the opening day up to becoming the head of department until 2008, when he's due to retire. He never



▲ Una delle cabine del secondo tronco, rinnovate nel 1997. In basso, la stazione di Col Druscìe

One of the cabins of the second section, renovated in 1997. On the bottom, Col Druscìe station

dalla Freccia. È dentro di lui e ancora non esce. Innamorato di quel pullman sospeso per aria, fin da quando la vide arrivare a Cortina con un trasporto eccezionale. A prenderne il comando operativo dal '71 è Armando Pescador dal quale Giorgio impara il mestiere. Rimane nella sala macchine al suo fianco, lo studia, lo osserva, perché gli occhi sono lo strumento migliore per capire tutto. E ce ne sono di cose... La prima è la sicurezza naturalmente. È regolata da un'eterna lista di norme, leggi, alle quali si aggiunge ciò che assomiglia tanto all'imprevedibile. Il cuore pulsante di una funivia, in rapporto, è tecnicamente più complesso della sala macchi-

tires of Freccia however, it is inside him and has no intention to leave. He is in love with that bus hanging by a thread, from the moment he saw it in Cortina on a wide-load.

Taking operational command from 1971 is Armando Pescador, from whom he learns the trade. He works in the engine room next to him, studying him, observing him since sight is the best way to understand it all. With plenty to learn, security is paramount. It is a long list of norms, laws, together with a healthy dose of what seems to be the unknown.

The beating heart of the cable car, by comparison, is technically more complex than the engine

Restyling

L'intervento di ammodernamento più consistente sulla Freccia nel cielo ha riguardato la seconda tratta della funivia, rinnovata nel 1997. Sono aumentate le dimensioni delle cabine e quindi anche la capienza, passata da 50 a 80 passeggeri. Sostituite anche le portanti passate da una a due per ogni vettura.

L'intervento venne avviato a fine aprile, alla chiusura degli impianti, lavorando alternativamente sulle due linee. Prima di smontare completamente l'impianto vecchio, quest'ultimo è servito per trasportare a monte i macchinari, tra cui due macchine operatrici tipo "Merlo", una macchina perforatrice e i materiali da impiegare nei lavori. Per comprendere la mole di materiale, si può pensare all'equivalente di 24 autotreni di sacchi di sabbia e cemento! Furono sostituite le vecchie "scarpe" che reggevano le funi portanti, inizialmente sostenute dalla struttura portante in carpenteria metallica della copertura, con nuovi elementi retti da puntoni indipendenti. Furono anche eliminati i contrappesi di ancoraggio sostituiti da un tamburo pieno in cemento armato. La progettazione delle vecchie stazioni era stata fatta in modo così attento e lungimirante che fu possibile effettuare le modifiche e creare lo spazio per ospitare le nuove cabine più grandi senza bisogno di alcun intervento sull'involo edilizio.

Restyling

The renewal of 1997 was the most consistent modernization effort of Freccia nel cielo. The cabins got larger and their capacity improved from 50 to 80. Load-bearing beams increased from one to two for each cabin.

The implementation of the renewal project begun by working alternating on both lines when it was time to close the facilities in late April. Before removing the old one, the latest facility was used to carry the machinery up the mountain. What was carried up was two old "Merlo" operating machines, one drilling machine as well as the materials for the job. The total amount of material can be visualized in as much as 24 fully-loaded cement and sand trollies.

The old "shoes" holding the load-bearing cables into place were switched with new structural elements held up by independent struts. Before being replaced, they were supported by the main load-bearing structure made in metallic carpentry of the covering. Anchoring counterweights were replaced from a new reinforced concrete cylindrical element. The initial project of the whole facility was so well planned-out and far-sighted that it was possible to modify and find the necessary space to host the new larger cabins without the need of any work on the outer building.

ne di una nave da crociera. Per questo chi governa la Freccia nel cielo deve possedere grande esperienza, sicuramente la massima competenza tecnica, ma anche tanto spirito d'iniziativa. Proprio grazie al sapiente comando di Pescador e al coraggio di Bolognani, il 30 marzo 1988 si è ottenuto il pieno successo di un'importante azione di recupero. Alle 14 e 20 di un pomeriggio totalmente avvolto dalla nebbia, la cabina che stava salendo si staccò dalla portante, precipitando per 100 metri. La notizia ebbe poca eco, perché si trattava di un venerdì e il giorno dopo i giornalisti avevano proclamato uno sciopero nazionale. Scattarono immediatamente le

room on a cruise ship. That is why those managing the Freccia nel cielo have to have expertise, the highest level of technical competence but also a lot of initiative.

Thanks to the knowledgeable management by Pescador and to the courage shown by Bolognani, on 30th March 1988, they managed to conclude a rescue operation successfully. At 2.20pm on a foggy afternoon, the cabin rising detached from the pulling cable, dropping for 100 meters. The news gathered little attention because it was a Friday and the day after the journalists had announced a national strike. Rescue operations began right away with one team lead by Bolognani himself.



▲ Il nuovo sistema di sostegno della scarpa di arrivo delle portanti oggi sostenuto da una struttura in acciaio appositamente realizzata. Questo intervento ha permesso di ridurre il carico sui vecchi portali in acciaio che ora reggono solo la copertura, mentre il carico dei meccanismi funiviari è portato da una nuova struttura in acciaio appositamente realizzata.

The new "shoe" arrival support system of the load-bearing cables is today supported also by a steel structure built entirely for it. This allowed to reduce the weight on old steel structure that today holds the cover only. The cable car mechanisms, on the other hand, is carried by another new steel structure.



▲ L'interno della sala macchine. In primo piano si riconoscono i cinematismi di azionamento della traente, mentre in fondo c'è il tamburo di fissaggio delle portanti

The inside of the engine room. The mechanisms of the pulling action are visible on the foreground while in the background is the cylindrical element that secures the load-bearing cables

Turni settimanali in quota

Durante il periodo di esecuzione dei lavori di restyling gli operai salivano il lunedì mattina con l'elicottero e scendevano il venerdì sera a piedi, dormendo al rifugio Capanna Ra Valles. Il 27 dicembre 1997 l'impianto era pronto per il collaudo e per riprendere il servizio.

Weekly high-altitude shifts

Throughout the implementation period of restyling, the workers would go up the mountain with a helicopter on Monday morning and come down on Friday nights on foot, to sleep in the Capanna Ra Valles lodge. On 27th December 1997 the facility was ready for the tests before then getting back to work on a full regime.



▲ Contrappeso di trattenuta della fune portante
Counterweight held by the load-bearing cable



▲ Carrelliera a rulli con portante fissata tramite morsetti
Reel wheelbox a with load-bearing cable sustained by clamps



▲ Tamburo per il fissaggio di un capo della fune portante che viene avvolta più volte sino a dissipare il suo lavoro esclusivamente per attrito
Cylindrical element to tighten one end of the rope that is wrapped in order to reduce its job by friction only

operazioni di soccorso con una squadra guidata in prima persona da Bolognani. Si appostò su un roccione, tra Cima Tofana e Ra Valles, al di là delle piste, perché la fune traente era lì, poco sopra, a sette, otto metri. L'agganciarono con una corda per consentire a Bolognani, grazie a speciali imbragature, di raggiungere la cabina. All'interno, quattro donne e due uomini tedeschi più il vetturino, Vincenzo Bianchi. Tutti sani e salvi! Qualche ferito, invece nella cabina che stava scendendo, ma nulla di particolarmente grave. Da quel giorno e per molte settimane Vincenzo, per tutti Cencio, inviò con impeccabile scadenza una cartolina a Bolognani, con scritto: "Al mio soccorritore". Giorgio è in pensione da qualche anno e il ruolo di capo servizio è passato a Roberto Rimoldi, cinquant'anni anche lui come la Freccia nel cielo, per la quale lavora dal 1990. Fin dal primo giorno si è messo sotto l'ala di Giorgio e con... gli occhi ha imparato il mestiere.

Bolognani hikes his way on the side of the mountain between the Tofana peak and Ra Valles further away from the slopes, because there was the pulling cable, 7 or 8 meters above. Once hooked, Bolognani, thanks to a special harness, manages to reach the cabin. Inside are four women, two German men and the conductor Vincenzo Bianchi, all alive and well! The descending cabin had a few injured but nothing too bad. From then on, for many weeks, Vincenzo, known as Cencio, kept on sending a postcard to Bolognani with perfect timing with the message "To my rescuer".

Giorgio retired a few years ago and the new head of the department is now Roberto Rimoldi, 50 years of age, as many as the Freccia nel cielo. He has been working there since 1990. Since the first day, he was placed under Giorgio wings and learnt the trade with his own two eyes.



Valentino, Ada e Mario Vascellari

Gestire tre bambini così piccoli e così vivaci tutti assieme mette un po' in difficoltà la giovane coppia, così Bruno e Hilda accettano ben volentieri la proposta del nonno Valentino di prendersi il più grande dei nipoti per un po' di tempo a Calalzo. Valentino Junior arriva in Cadore che non ha ancora tre anni. Il legame diventa subito molto forte tra i due. L'età del nonno sarebbe da pensione, ma si sente tutt'altro che un pensionato. L'arrivo del piccolo nipote che porta il suo stesso nome gli dà ancor più energia e voglia di vivere di quanta già non ne abbia. Sono tante le cose che vuole fare, i progetti a cui vuole aderire e, come da sempre accade, si chiude nel suo ufficio e lavora come fosse il suo primo giorno. Il nipotino prediletto, invece, passa molto tempo con Ivo, l'autista, ma un po' anche con nonna Ada. Il nonno, che forse si era dimostrato eccessivamente distaccato con i figli, con lui cambia atteggiamento, quasi a voler dire: "Tu sarai come me". È la fortuna dei nipoti primi. È per questo che ogni tanto distoglie l'attenzione dagli affari e se lo prende

Raising 3 children so small and so yet rambunctious all together is a hard challenge for a young couple, that is why Bruno and Hilda gladly accept Grandpa Valentino's offer to take in the eldest for a while In Calalzo. Valentino Jr. thus arrives in Cadore at the tender age of 3. They form a strong bond immediately. While now, at an age where it is normal to retire, Valentino Sr does not feel like doing so. The arrival of the young grandson named after him gives him even more energy and will to live than he already has. There are many things he wants to do, projects he wants to take part in, and as it always happens, he shuts himself in his office and works just as if it were his first day on the job. His grandson on the other hand, spends a lot of time with Ivo, the driver, but also his grandma Ada. Possibly too distant with his own children, Valentino turns a new leaf with Valentino Jr as if to say "you will be like me". It's the luck of the firstborn.

This is why every once in a while, he puts him

in braccio per raccontare gli episodi che hanno disegnato la sua vita. Le guerre, le persone dei suoi tempi, la nascita delle aziende. Solo cose belle però.

Poco più di due anni è il tempo che il piccolo Valentino vive a casa del nonno. Adesso la famiglia si è tutta riunita nella nuova casa di Bolzano, dove Bruno e Hilda hanno deciso di trasferirsi. L'esperienza di Valentino a casa del nonno è stata importante. Anche se era solo un bambino, quella casa e le sue voci lo segneranno per tutta la vita. La casa di Calalzo e la figura mitica del nonno saranno sempre i suoi punti di riferimento. A Bolzano Valentino fa le scuole elementari, le medie, il ginnasio. La famiglia si ritrova al gran completo quindi anche con Ada e Mario. E la casa nuovamente passa dalla quiete alla tempesta. La soluzione è quella di spedire uno dei tre figli in un collegio. Ada, una ragazzina, figuriamoci, Mario no, è ancora troppo piccolo, Valentino invece... Bruno allora inizia a informarsi un po' in giro. Va da padre Berthold, un benedettino parroco e gestore del convento Muri-Gries di Bolzano che gli indica il collegio benedettino di Disentis, stazione sciistica nei Grigioni, l'abbazia con la Madonna nera di Einsiedeln o il collegio abazia di Engelberg, località ben nota oggi ai patiti del freeride. Chiede conferma anche all'ing. Balestra, ticinese ma di stanza a Schwitz, conosciuto perché a lui era stato affidato il compito di realizzare lo skilift ad ancora sul ghiacciaio della Marmolada. Disentis sembra perfetta. Valentino si sottopone ai test di ingresso che prevedono due lingue. Il tedesco un po' lo sa perché già a sei anni si era trasferito a Bolzano, ma il francese... Niente da fare, per stare lì deve sapere un po' di francese a meno che non perda tre anni e ricominci dalla seconda media. Una via impraticabile. Prima di andare via, Bruno ha però un'intuizione: "Dalla seconda media ha detto? Ecco io avrei anche un secondo figlio che fa proprio la seconda. Prendete lui?".

In realtà Mario ha appena finito le medie e la notizia di andare in collegio lo spaventa un po', ma la decisione è presa, così il 21 settembre 1970

on his lap and tells him of the most important moments of his life. Wars, people back in the day, the beginning of his companies, he tells it all while leaving the bad stuff out.

For a bit more than two years Valentino Jr lives with his grandfather. Now the whole family is in Bolzano where Hilda and Bruno have decided to relocate. Valentino Jr's experience with his grandad has been very important for him. Even if he is only a child, that house and its voices will have a great impact on his life. The Calalzo house and the mythical figure of this grandfather are always reference points for him. In Bolzano, Valentino goes through elementary and junior high school, the "gymnasium". The whole family, Ada and Mario included, is together. The house is however in the midst of a storm again. The idea is to send one of the three children to a boarding school. Ada, a girl, is out of the question, Mario is too young while Valentino however... With this in mind Bruno starts to look around.

He talks with Father Berthold a Benedictine monk and priest, that manages the Muri-Gries convent in Bolzano who suggests the Benedictine Disentis boarding school, a town with a ski slope facility in the Grisons canton, the Black Madonna Abbey boarding school in Einsiedeln or the Abbey of Engelberg boarding school, well known to freeride enthusiasts. Bruno also asks Engineer Balestra, from Ticino, now living in Schwytz, the man who realized the anchor ski-lift on the Marmolada glacier. Disentis seems to be the perfect option. Valentino Jr takes the language tests, two languages, to allow him to join. He knows German as he had lived in Bolzano since he was 6 but French is a no go. He either has to stay for a while to learn French or join a class that is three years behind his, at the junior high school. Before leaving, Bruno realizes that his other son had just started his second year of junior high school and so he proposes him instead.

Actually, Mario has just finished junior high



▲ Il collegio dei Benedettini di Disentis, in Svizzera, dove Mario Vascellari ha frequentato la scuola dalla seconda media fino alla fine del liceo

The Benedictine Dissentis boarding school in Switzerland. Mario Vascellari spent there his junior high and high school years

sale in auto con i suoi alla volta di Disentis. Rimane lì per sei anni e solo in tre occasioni all'anno può tornare a casa, Natale, Pasqua e dal 12 luglio, festa del patrono locale, al 4 settembre. I primi tempi non sono propriamente semplici. E poi la lingua: per un italico al 100 per 100 non è semplice rapportarsi con chi si sforza di parlare tedesco, abbandonando di tanto in tanto il dialetto svizzero per nulla intuitivo. Nonostante i tre Consilium Abeundi ricevuti (richiami che porterebbero all'espulsione) riesce ad ambientarsi, a fare amicizie e poi lo sci... il mercoledì è il giorno dello sci e poi il sabato. Ci vogliono due chilometri di cammino per raggiungere la funivia. Un giorno cade e si rompe una gamba. Forse colpa di quegli sci fin troppo lunghi, 207 centimetri, che gli aveva regalato Marcello Varallo, amico del padre. Anche Valentino è un ottimo sciatore. Bruno lo porta spesso sulla neve

school and is scared of going to a boarding school. Nevertheless, on 21st September 1970, he travels by car with his parents to Disentis. He stays there for 6 years with only 3 occasions a year to go back home, Christmas, Easter and a period going from 12th of July, the day of the local patron saint, until 4th of September. He has a hard time at first. The language is a big problem. For someone who is 100% Italian it is not easy to relate to those trying to speak German, thus dropping from time to time the complex swiss dialect. Even with three Consilium Abeundi, write-ups that could mean expulsion, he manages to fit in, make friends and ski. Wednesdays and Saturdays are dedicated to skiing. It takes two kilometres on foot to reach the cable car for the slopes. One day he falls, possibly because of the excessively long skis Marcello Varallo, a friend of the

e lo iscrive al Sai - Sci Accademico italiano - di Bolzano all'età di 12/13 anni. Segue anche la trafila agonistica fin quando in discesa esplode letteralmente. Sette mesi di ospedale sono sufficienti per convincerlo a godere dello sci come semplice appassionato.

Gli studi di entrambi proseguono. Valentino sceglie la Facoltà di Economia e Commercio presso la Ca' Foscari di Venezia, lo stesso ateneo del padre. Mario invece, che ormai armeggia il tedesco molto bene, dialetto compreso, a conclusione del liceo chiede al padre di rimanere in Svizzera per iscriversi al Politecnico di Zurigo. Vedendosi un domani nelle aziende di famiglia, fa questo ragionamento: "I conti sono sempre in tempo a impararli, le questioni tecniche invece no". Dall'università in poi i percorsi dei due fratelli prendono strade completamente diverse.

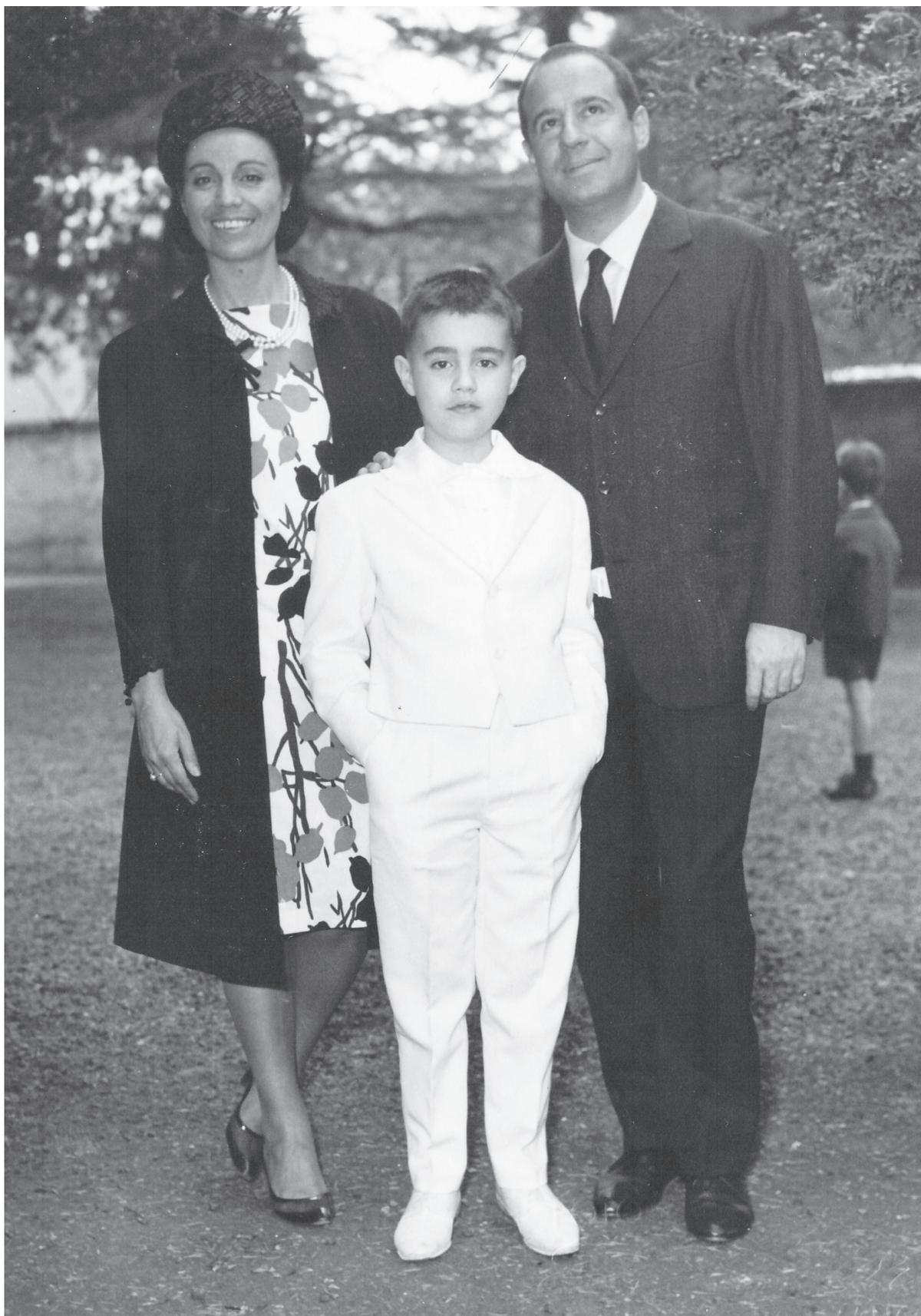
Per Valentino è arrivato il momento di restituire il proprio debito morale e accudire il nonno che, ormai anziano e non più presente, ha bisogno di assistenza. Lo zio Giorgio se n'è andato a vivere a Lugano e il padre Bruno non può farlo perché ciò avrebbe significato diminuire la sua intensità lavorativa. Così è Valentino a lasciare Bolzano, città con la quale non ha mai legato più di tanto. Inoltre lui, che ambisce a entrare nelle aziende di famiglia, ritiene questa una buona opportunità per accelerare i tempi. Tanto fa che, laureato a 22 anni, Valentino si ritrova a Calalzo, a casa del nonno, dove conclude gli studi per dare l'esame di Stato. Lì alcuni anni dopo si sposa e nascono i tre figli, Andrea, Margherita e Nicola, che crescono a Padova e Valentino si sobbarca il disagio di lunghi spostamenti quotidiani. Nel 2008, a figli ormai adulti, decide di ritornare a vivere a Calalzo, nella casa che il nonno gli ha lasciato e nel 2015 si sposa con Lorraine, italiana della Nuova Zelanda, rientrata nella patria dolomitica, imprenditrice dell'occhialeria e impegnata nell'associazionismo.

In quello scorcio di vita il nonno però non è più lo stesso. Gli anni pesano, anche se lui, a 80 anni suonati non smette di alzarsi la mattina presto, fare la sua ginnastica, bere il suo caffè

family, gifted him with, and breaks his leg. Valentino is a very good skier as well. Bruno often takes him to ski and enrolls him in SAI – Italian academic ski – in Bolzano at the age of 12-13 years. After competing to become a professional, on a slope he has an accident and is forced in a bed for 7 months. From then onwards he decides to pursue skiing as a passion. Both Valentino and Mario keep on studying with Valentino choosing to study Economy and Business at the Ca' Foscari University in Venice, his father's own university, while Mario, knowing German well, dialect included, once completing high school, wants to stay in Switzerland to study at the Zurich Polytechnic University. He, thinking he will be joining the family companies, imagines that he will be able to learn the business side while the technical side needs to be learnt in an academy.

From university onwards, the two are going to take two different paths.

It is time for Valentino Jr to fulfil his moral obligation and wait on his grandfather, now old and ill, who needs his help. His uncle Giorgio has left to live in Lugano and his father Bruno cannot as it would put a dent in the working hours. He would have left Bolzano, a city he had no ties to, and wants to be part of the family business, and this, he thinks, is a good way to speed it up. So much so that at the age of 22, once graduating, Valentino is in Calalzo in his grandfather's home, where he is studying for the National tests. He stays over for a few years until he marries and fathers Andrea, Margherita and Nicola. They, however, grow up in Padua, while Valentino suffers through the heavy commuting time between the two locations. In 2008, his children now fully grown, he decides to live in Calalzo in the house that his grandfather left him and in 2015 he marries Lorraine, an Italian woman from New Zeland, whose family is from the Dolomiti region and is a eyewear business-woman and committed to associationism. At



▲ Mario Vascellari con mamma Hilda e papà Bruno nel giorno della prima comunione
Mario Vascellari with his parents Hilda and Bruno on the day of his First Communion



◀ Un primo piano di Hilda De Mattia, alle sue spalle, i figli Mario e Ada
Hilda De Mattia in the foreground with her sons Mario and Ada

nero e recarsi in ufficio, dopo essere passato dal solito barbiere, con Ivo, l'autista, sempre al suo fianco. Staccarsi da quella routine è troppo doloroso. Quella è sempre stata la sua vita. E così continua a esserlo, anche se l'età l'ha fortemente segnato. Una situazione un poco imbarazzante ma compresa da tutti. Suo nipote Valentino intanto, si ritrova in un'azienda fin troppo grande per chi non ha mai avuto alcuna esperienza. Papà Bruno vuole così. "Nuota e arrangiati... gli dice". Qualche mese come giovane apprendista amministrativo e a 25 anni amministratore delegato alla SoSvI. Proprio l'opposto di come nonno Valentino fece con suo padre Bruno. Il motivo è questo!

Bruno si fida, ma gli mette a fianco fior di professionisti e due ingegneri che lo seguono come un'ombra. Il primo, Giuseppe Garbelloto di Belluno, era stato per il nonno il progettista di molti impianti idroelettrici, il secondo si chiama

the ripe age of 80, his grandfather is not the same anymore. He still wakes up early, does gymnastics, drinks a black coffee and goes to the office right after having gone to the barber with Ivo, the driver, always next to him. Separating from the routine is too much. That has always been his life and there is still much to do. A situation that is a bit embarrassing yet understood and supported by all. His grandson Valentino in the meantime, works in a company that is too big for someone with no experience. His father Bruno thinks that he has to sink or swim. He joins the company as administrative apprentice for a few months and when turning 25 he becomes SoSvI Managing Director. Unlike what grandfather Valentino did with Bruno, this is why! Bruno trusts him but surrounds him with great people and two engineers that sticks to him like a shadow. One is Giuseppe Gar-

Domenico Ardolino, di Bolzano. E ancora oggi il suo studio, portato avanti dal figlio Alberto, è uno dei più importanti e conosciuti della provincia altoatesina, soprattutto nel settore funiviario, nonché fidato consulente di Leitner. In azienda ci sono anche tre ragionieri cadorini vecchio stampo che aiutano Valentino a rimanere coi piedi per terra: Amilcare De Gerone, Giovanni Del Monego, Giuseppe Bressan. La stessa cosa fa il capo officina, Luigino Zanvetto. La SoSvI in quel periodo si sta specializzando nel campo dell'edilizia abitativa anche se rispunta Carlo Mosca, l'amico intimo del padre che contribuì sensibilmente con i suoi consigli nella decisione di costruire la Regina delle Dolomiti. Gli dice: "Tu fai ferro e nelle funivie di ferro ce n'è tanto...". Così Valentino lo accompagna al Salone della Montagna di Torino e prende i primi contatti, con i costruttori e i proprietari di impianti. La produzione dei giganteschi sostegni di linea delle funivie è decisamente interessante. Curiosa l'operazione fatta per la funivia che da L'Aquila porta a Ovindoli. Valentino in azienda scopre che i tralicci erano ancora tinti di rosso, quindi era stato dato soltanto l'antiruggine. Quasi fa un cicchetto al responsabile delle verniciature poiché si sarebbe andati oltre alla data di consegna concordata. In realtà il tecnico si difende sostenendo che il cliente aveva scelto proprio il colore rosso. Tanto gli aquilani erano orgogliosi di quella funivia che era un bene si vedesse più possibile! Capisce che la SoSvI è tante cose, ha grande tradizione ed è riconosciuta in ogni settore nel quale opera ma soltanto sul suo territorio e in ambito quasi domestico. L'ambizione del giovane Valentino è quella di farla uscire dal suo guscio, ormai troppo stretto. Vince numerosi appalti, realizzando centinaia di appartamenti e intensifica la produzione di carpenteria metallica con la costruzione di nuove linee elettriche quale fornitore dell'Enel, capannoni d'acciaio, tralicci, pali poligonali e altre componenti per gli impianti di risalita.

Nel '72, quindi pochi anni dopo la costruzio-

belloto from Belluno, a designer of many of Valentino Sr. hydroelectric plants and the other is Domenico Ardolino from Bolzano. Today his engineering firm, now managed by Alberto, his son is one of the most important of the area, especially in the cable car sector, and is Leitner's trusted advisor. Three old school accountants from Cadore, Amilcare De Gerone, Giovanni del Monego and Giuseppe Bressan, help Valentino not to dream too much and so does head of the workshop Luigino Zanvetto. SoSvI is specialising in housing around the time even if Carlo Mosca, an intimate friend of the father that was instrumental with his suggestions to build the Regina delle Dolomiti, shows up. He tells Valentino "you manufacture iron and the cable car industry needs a lot of it". Valentino thus decides to head to the Mountain Exhibition in Turin with and creates the first business relationships with builders and managers from various factories. The large trellis manufacturing business seems a promising sector.

An interesting anecdote is the one about the pylons for the cable car going from L'Aquila to Ovindoli. Valentino finds out that the trellis manufactured for that cable car were still dyed red, meaning they had been covered in anti-rust only. Valentino is close to getting extremely mad with the one responsible for the job but he replies that the client had expressly asked them to be red. People of the area were so proud of the cable car that they wanted it to be as visible as possible!

He understands that SoSvI is a lot of things, has a long tradition and is well-known in every sector it operates but only in its area in an almost domestic domain. Valentino wants to have it spread its wings. He expands the construction sector by winning several contracts and building hundreds of apartments and decides to intensify the production of metal carpentry with new electric lines for Enel, metal hangars, trellis, polygonal poles and other components for the ski facilities.



◀ Ancora una foto di famiglia, (da sinistra), Mario, Ada e Valentino

Here pictured is another family photo where, from left to right, Mario, Ada and Valentino

ne della Tofana, l'ingegner Geromini, nuovo proprietario della Agudio, invita il mondo funiviario a Rio De Janeiro, Brasile, per il battesimo di un impianto installato in città, la nota funivia che porta sul Pan di Zucchero. Valentino fa da autista al papà Bruno che accompagna all'aeroporto di Linate. Tornando indietro disgraziatamente è autore di ben tre tamponamenti. Non ci sono più dubbi, Valentino è un Vascellari a tutti gli effetti!

Tre anni più tardi avviene una disgrazia. Bruno, in viaggio verso Malga si ripromette di fermarsi ad Alleghe dalla storica Foto Riva, per far sviluppare alcuni rullini. Se ne ricorda che ormai è a Caprile. Inverte la marcia e quando arriva in corrispondenza del Santuario di Santa Maria delle Grazie, nel Comune di Rocca Pietore, nella piana che divide i due paesi, finisce con l'auto in un fosso. La commozione celebrale è terribile e rimane in coma per diverso tempo.

In 1972, a few years after building Tofana, Engineer Geromini, the new owner of Agaudio, invites the cable car construction world in Rio De Janeiro, in Brazil, for the inauguration of the cable car, the well-known Sugarloaf Cable Car. Valentino drives his father, Bruno, to Linate Airport.

He causes three accidents on the way back. No doubt about it, he is a full-fledged Vascellari! Three years later, bad luck strikes. Bruno, on his way to Malga has to stop in Alleghe at the historical Foto Riva, to develop some photos. Once in Caprile, he notices he has forgotten the films back home. Going back, when arriving near Santuario di Santa Maria delle Grazie, in Rocca Pietore, on the plain separating the two towns, he drives into a ditch. He has a terrible concussion putting him into a coma for quite a while. He however wakes up fine. For Grandpa Valentino, it is too much of a

Poi si sveglia. È salvo! Per nonno Valentino lo choc è senza ritorno. Da quel momento inizia un declino mentale che andrà via via sempre a peggiorare. Nel 1980 spira nella sua casa di Calalzo, sei mesi dopo la sua adorata moglie Ada. Il giorno del funerale il paese intero si ferma. All'uscita dalla chiesa, l'autista dell'auto funeraria consegna le chiavi a Ivo Da Val: "Dai Ivo, vieni qua, tocca a te accompagnarlo per il suo ultimo viaggio". La tomba l'aveva già preparata trent'anni prima. Ma la vita continua e Valentino diventa l'ambasciatore del nonno. Non è particolarmente attratto dalla gestione di funivie e rifugi, nemmeno dalle segherie o dalla metallurgia, sebbene di tutto ciò abbia dovuto occuparsi negli anni. Lo affascina la SoSvI nel suo complesso, soprattutto la parte che si occupa di edilizia e della meccanica.

L'azienda non progetta i componenti, ma li costruisce e forte è la collaborazione negli anni con Hoelzl prima, poi Agamatic e quindi Doppelmayr. Il rapporto con Leitner si intensifica quando il germanico Adam arriva nell'azienda di Vipiteno, cambiandone la filosofia. Prima di questa rivoluzione, ogni impianto è un progetto, lui li unifica. Gli impianti ad agganciamento e qualcuno anche fisso diventano tutti uguali, o quanto meno standardizzati. Fino agli anni Novanta non c'è uno schema per cui ogni impianto è una storia a sé. Il che genera problematiche di esecuzione. Normalmente si prende l'ordine dopo Pasqua e guai se non si consegna il 30 novembre. Quindi da lì si deve progettare, realizzare e montare. Procedendo con la standardizzazione di determinati componenti, non puoi farla sulla linea, perché ognuna è taylor made, ma le stazioni possono prepararsi e quindi accorciare i tempi di realizzazione. Adam non fa altro che portare in Leitner la filosofia che è sempre stata di Doppelmayr e l'interlocutore privilegiato per le carpenterie diventa SoSvI. Nel frattempo anche papà Bruno si ammala e inizia il suo declino fisico; questo coincide con l'andamento degli affari che subisce un progressivo rallentamento.

choc. His mental sanity starts to slip. He dies in Calalzo in 1990, six months after his beloved Ada passed away. The whole town stops to mourn him on the day of the funeral. When leaving the church, the car carrying the coffin gives Ivo Dal Val the keys saying that it he should be the one driving him for his last journey. A tomb that had been prepared thirty years before is waiting for him.

Life however, goes on, and Valentino becomes his grandfather's ambassador. He is not particularly interested in cable cars, lodges, lumberyards or steelworks even if this is what he has managed throughout the years. To him SoSvI is interesting as a whole, the building construction and mechanics side especially.

The company does not design components, it builds them only and strong is the collaboration through the years first with Hoelzl, than Agamatic and at last with Doppelmayr. The relationship with Leitner intensifies once Adam, German, arrives in the Vipiteno company, changing its philosophy. Before this revolution, every installation is a project, he unifies them. The docking facilities and a few fixed ones become the same or standardised at least. Until the 90s there is no standard, each facility is unique which makes the execution problematic. Usually the order is received after Easter and it is imperative to end by 30th November.

From then it is time to design, realize and build. The standardization of certain components cannot be done on the factory line as each is custom made for the job. Nevertheless the station can get prepared thus shortening the implementation time. Adam carries the Doppelmayr philosophy on at Leitner. With that, SoSvI becomes the to go to company when carpenteries are looking for a supplier. In the meantime, Bruno is entering old age which corresponds with a slower level of business.

Valentino thus decides to make a long distance call to his brother Mario to repeat a



▲ Mario Vascellari
Mario Vascellari

Valentino alza il telefono e fa il numero estero del fratello Mario per ripetergli una frase già detta in più di un'occasione, ma mai raccolta: "Mario, Roma chiama". Così dissero a Cesare quando era in Gallia... Era giunto proprio il momento che Mario tornasse a casa. Tentativo che più volte lo stesso papà Bruno aveva cercato di fare. Era normale che vedesse entrambi i figli portare avanti le attività di famiglia. Ma il no di Mario era sempre stato secco e deciso. D'altra parte dopo il liceo dai benedettini e l'Università a Zurigo la sua mentalità ormai è tedesca. I giovani laureati del centro Europa hanno una visione del proprio futuro differente da quella italiana: non esiste lavorare nelle aziende familiari appena terminata l'università. Prima si fa la gavetta fuori. Così, nonostante discussioni decisamente forti col padre, Mario aveva proseguito il suo disegno di vita andando alla

sentence he had repeated in more than one occasion but for which he never got an answer, "Mario, Rome is calling", just like people told Caesar during the Gallic wars, it was time for Mario to come back. Bruno himself had tried many times. He expected, naturally, both children to take on the family business. Mario, however, had always rejected the invitation. After the Benedictine high school and the Zurich University he was thinking like a German. Those coming from central European universities see it differently from their south European counterparts. One cannot work in a family enterprise after university. One has to pay his dues in other companies first. So, regardless of various fights with his dad, Mario had continued his life project by looking for his first job. He had three choices, Thyssen in Bremen, Northern Germany, where nuclear



► Valentino Vascellari
Valentino Vascellari

ricerca del suo primo impiego, che presto arriva, scelto tra ben tre opportunità: lavorare alla Thyssen, a Brema, nord della Germania, dove si costruiscono sottomarini nucleari. Ma il panorama è angosciante. Tutto piatto senza nemmeno una collinetta. Allora c'è la proposta della Aluminium Canada. Il capo del personale lo sottopone a un test attitudinale per valutarne il profilo. Mario lo supera ottenendo un risultato decisamente sopra la media e arriva contemporaneamente un'offerta di assunzione molto allettante. Valuta però anche l'opportunità della Siemens a Monaco. In fondo è lì che avrebbe voluto andare. Gli propongono un contratto ad agosto per iniziare a ottobre ma un brusco taglio del personale manda tutto alla malora. Per l'Aluminium Canada ormai il treno è perso, così trova un'occupazione alla Hayek Engineering, società svizzera specializzata in consulenze in-

submarines are built. He finds the flat landscape demoralizing. The second is Aluminium Canada. He undergoes an attitudinal test to evaluate his profile. He passes with a grade that is quite above the average. The proposal that arrives is inviting. He is also evaluating a proposal by Siemens in München. He wants to go there.

The company offers him a contract in August to start in October but cuts to the workforce cut his dream short. Aluminium Canada has already filled the position and thus he finds employment at Hayek Engineering, a swiss company specialized in industrial consultancy. The main contract is a technical cooperation with Alfa Romeo to solve a problem that had to do with the paint. Alfetta and Giulietta's coats rust in a matter of days. Mario suggests to abandon spraying the car and instead im-

dustriali. In ballo c'è una collaborazione tecnica con l'Alfa Romeo per risolvere un grave problema legato alla verniciatura. L'Alfetta e la Giulietta dopo pochi mesi si arrugginiscono. Mario suggerisce di abbandonare lo spruzzo e di immergere le auto in vasche per un decapaggio completo, unico modo per togliere i grassi dalle lamiere, dando vita a una fosfatazione adeguata. Dopo liti furibonde, il consiglio viene seguito e la situazione migliora. Mario prosegue poi con tante altre esperienze tra Svizzera e Germania e quella formazione professionale che si era prefissato di ottenere prima di entrare nelle aziende di famiglia, adesso l'ha acquisita. Anche per questo l'ennesima esortazione di Valentino fa finalmente breccia. Mario torna a casa e lo fa assieme a Claudine Holstein, sua moglie, conosciuta a Zurigo in università. Lui finiva ingegneria, lei frequentava la facoltà di architettura. Nell'86 le nozze a Zurigo cui segue una luna di miele di otto settimane circumnavigando tutto il mondo, dalla Cina all'Australia. Mario adesso è a fianco di Valentino, proprio come aveva sempre sognato papà Bruno. La situazione però non è delle migliori. L'andamento

mersing them in paint for a complete pickling, the only way to remove the fats from the steel sheets thus allowing for suitable phosphating. After intense debating the company decides to follow the suggestion and improvements follow suit. Mario continues with other experiences between Switzerland and Germany. He now has the professional formation he wanted to have before entering the family business. This is why the latest call from Valentino finally manages to convince him. Mario comes back home with Claudine Holstein, his wife he met in Zurich at university. He was studying engineering while she was studying architecture. In 1986 they marry in Zurich. They go for a honeymoon sailing around the world for eight weeks from China to Australia.

Mario is now right beside Valentino, much like Bruno had always hoped. The situation is not the best however. Some industries the company is in are in freefall. The metalworks, ferroalloys and non-iron metals especially, collapse. Production is suddenly moving to South Africa, Latin America and the Mid-



▲ La spettacolare vista dal tetto della stazione di arrivo di Punta Rocca
The spectacular panorama from the roof of the Punta Rocca station

di alcuni settori industriali, dove le aziende di famiglia sono impegnate, subiscono veri tracolli. Quello della metallurgia implode, in particolare quello delle ferroleghie e dei metalli non ferrosi. La produzione si sposta in toto in Sud Africa, America Latina e Medio Oriente, paesi a basso costo di energia. Alcuni colossi sono costretti a chiudere quei settori, come la Montedison; la famiglia resiste ma entra in seria crisi finanziaria. Mario e Valentino sono chiamati a dare una mano anche alla Indel a Ospitale di Cadore, dove si producono le ferroleghie, ferro silicio e silicio metallico e alla Sep, a Longarone, proprio sotto la diga del Vajont, specializzata in pannelli truciolari. Mercato difficile quest'ultimo, dominato da aziende che hanno una capacità produttiva cinque volte superiore rispetto alla Sep, con le conseguenti favorevoli economie di scala, senza contare che il prezzo finale del prodotto è bloccato da diversi anni. Male anche le ferroleghie, perché, come per tutte le aziende energivore, lo Stato toglie le agevolazioni sulle tariffe elettriche. È crisi nera, proprio nel settore in cui maggiore era stato l'impegno finanziario, caratterizzato da qualche errore

dle-East, countries with cheap energy. Some giants of the sector, such as Montedison, are forced to close down those sides of their business. The family is managing to get by but it is in dire straits. Mario and Valentino are called upon to intervene in Indel, located at Ospitale di Cadore, where ferroalloys, ferro-silico and silicon metals are produced, as well as in Sep, in Longarone, right under the Vajont dam, specialized in particleboard-making. The last one especially is a tough market, one dominated by companies that can produce five times as much as Sep, making a huge difference in terms of economies of scale, and where the final price of the product has been stagnant for several years. The ferroalloys are not doing well because, much like any energy-intensive company, the Government has recently cut concessions on electrical rates. The company is in deep crisis exactly in the sector where the most financial burden was placed. The cause can be also possibly attributed to a few too many strategic errors and some delusions of grandeur. Six steelworks factories, Domodossola, Massa Carrara, Termoli, Bolzano, Trento



▲ La vista spettacolare su Cortina dal terrazzo del rifugio di Ra Valles

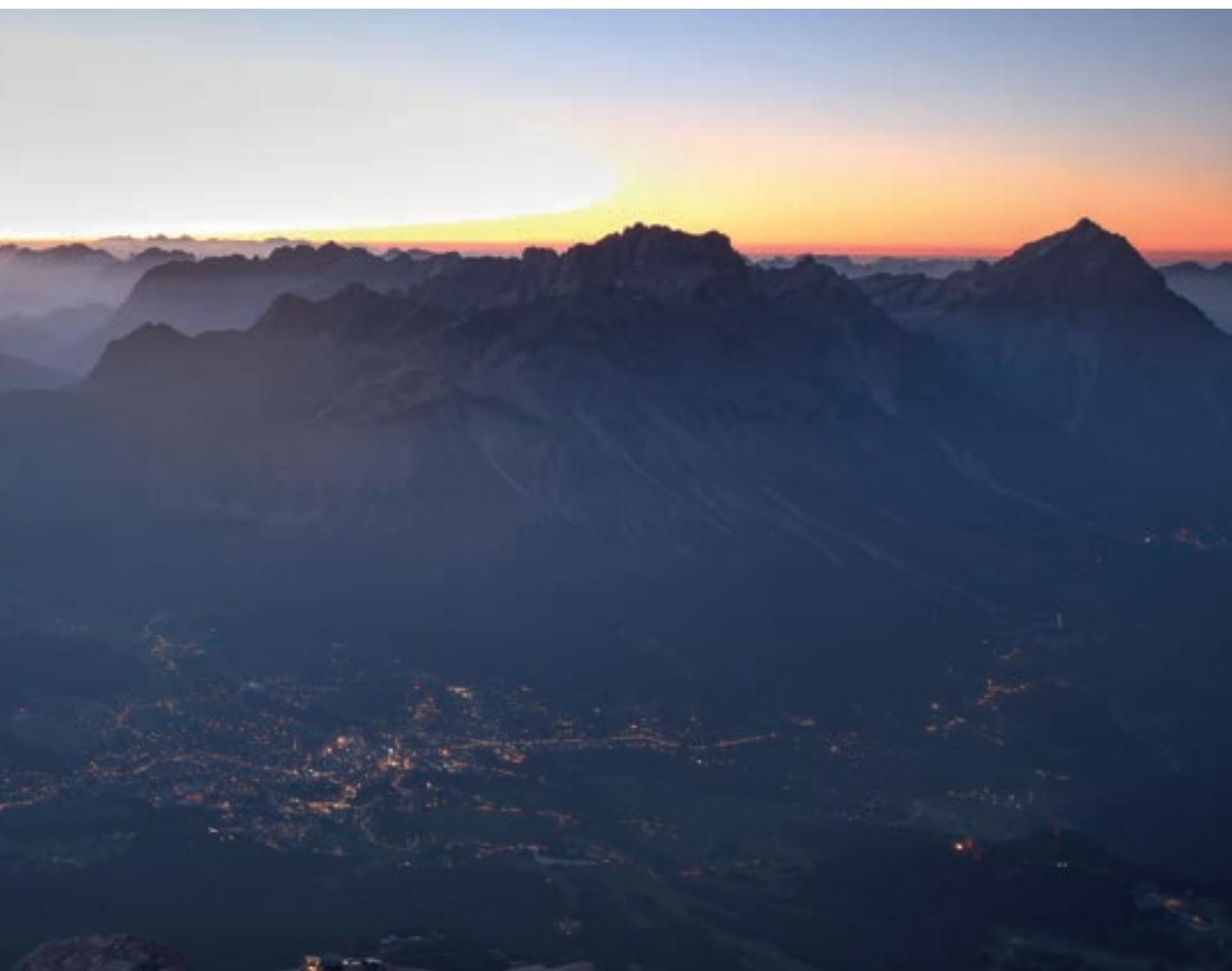
One of the main reasons why Giulio Apollonio wanted the cable car to arrive up to Tofana di Mezzo!



strategico di troppo e forse da manie di grandezza fuori luogo. Sei stabilimenti metallurgici tra Domodossola, Massa Carrara, Termoli, Bolzano, Trento e quello in Cadore. Papà Bruno, pur presiedendole, aveva demandato la gestione operativa delle aziende a un plenipotenziario. Persona intelligente, devota alla famiglia, nelle cui aziende aveva svolto tutta la carriera, di grande, forse troppa, energia. L'inserimento dei fratelli Valentino e Mario non è agevole. Diventa inevitabile procedere con la chiusura di alcuni siti produttivi, i dolorosi licenziamenti e la vendita di diverse proprietà. I terreni delle

and Cadore are suffering. Bruno had requested a Plenipotentiary from Agordino to supersede the operational management the companies even all the while continuing being their president. He was a smart person in all the companies he had previously worked, devoted to his family and with a lot, if a bit too much, energy. The entrance of Valentino and Mario in the companies creates problems.

It becomes inevitable then to close various production sites, make some heart-wrenching layoffs and to sell the land onto which the factories are. The electrochemical compa-



▲ Cortina all'imbrunire vista dalla stazione di arrivo della Tofana di mezzo
Cortina at dusk near the Tofana di Mezzo arrival station

aziende elettrochimiche finiscono a vari immobilizzatori; quello della Magnesio, al casello autostradale sud di Bolzano, alla Provincia autonoma. Tutto il ricavato va a saldare debiti. Non rimane neanche una lira, ma nessuna società fallisce! In verità Mario aveva elaborato un piano strategico per salvare almeno la Magnesio. L'azienda è infatti l'unica al mondo a produrre con un sistema esclusivo di estrazione del magnesio dalla dolomia. Però, la dolomia non c'è solo da queste parti. La penisola arabica ne è piena e, particolare non da poco, laggiù l'energia costa pochissimo. Inoltre il principale utilizzatore

nies' land is bought by numerous real estate developers while the Magnesio's one, to the south motorway toll of Bolzano, to the Province. The money they get from the sales goes all to settle various debts leaving them with no funds from the sale but saving all the remaining companies! Mario had actually come up with a way to, at least, save the Magnesio company as it is the only one to produce with an exclusive system that extracts the magnesium from the dolomite rock. He finds that the Arab peninsula is full of dolomite and there the energy is cheap, there is also the fact that



finale di magnesio è l'industria della produzione di alluminio, particolarmente sviluppata nel Bahrein. Mario non viene ascoltato, così come non ha seguito la sua proposta di riattivare una centrale termoelettrica a Ospitale di Cadore, massimizzandone il rendimento per ridurre così i costi per la produzione delle ferroleghe. In assenza di interventi risolutivi, inevitabilmente la situazione continua a deteriorarsi, la proprietà di quello stabilimento passa in altre mani, che

one of the main users is the aluminium industry, one that is well developed in Bahrein. Mario's plan and his other one regarding reactivating one powerplant in Ospitale di Cadore, to maximise the electricity production, alleviating the ferroalloys production costs, are both rejected. Lacking any strong direction, the situation continues to deteriorate as the ownership of the factory is handed into other peoples hands. While they maintain the



▲ La stazione di arrivo a Punta Rocca. La struttura è stata rimodernata l'inverno scorso con la costruzione degli ascensori che portano al ghiacciaio

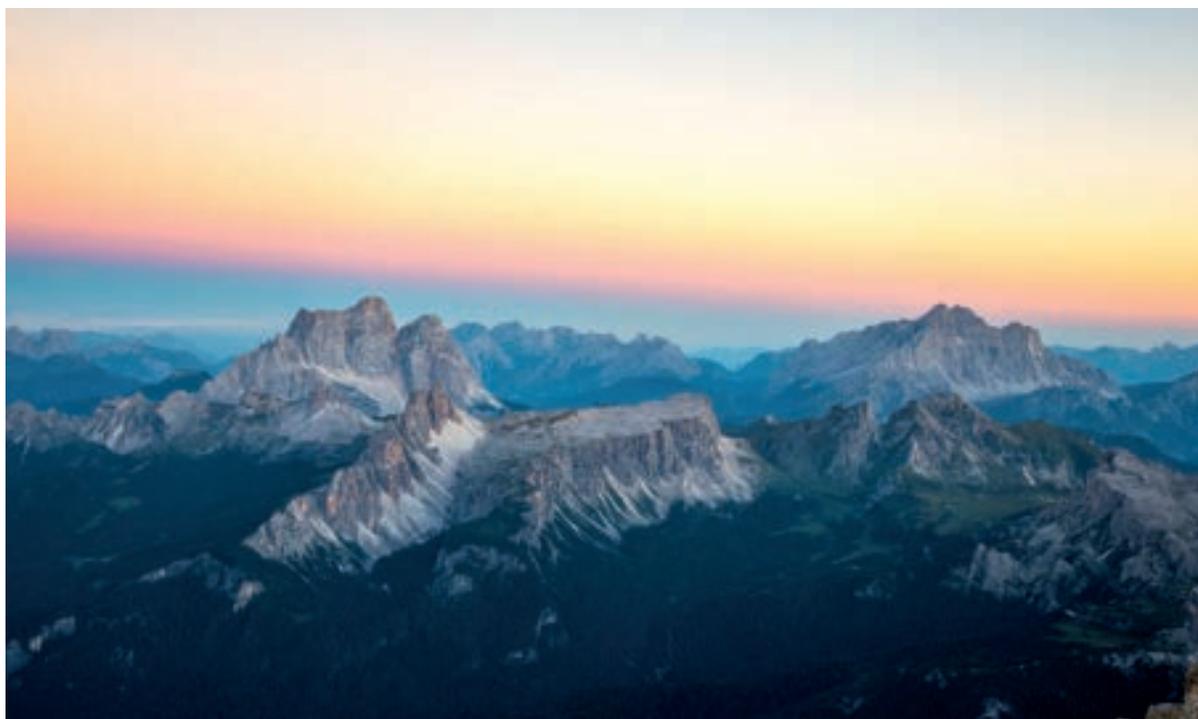
The arrival station in Punta Rocca. The building has been remodelled last winter together with the realization of the elevators going up to the glacier

conservano la precedente gestione, ma in breve anche Indel, ultima sopravvissuta del gruppo metallurgico, chiude i battenti.

Mario è costretto ad andarsene ancora in giro per l'Europa. Trova impiego presso un'azienda tedesca che tra le diverse attività è intenzionata a produrre bio-diesel da colza. L'azienda però, del tutto inaspettatamente, chiude i battenti e Mario, che crede fermamente nel progetto, trova altri soci e prosegue, rilevando l'unità

same management direction Indel, the last surviving metalworks company, has to close down. Mario is then forced to start looking for another job around Europe. He finds one in a German company that is interested, amongst other things, to produce biodiesel with rapeseed.

The company unexpectedly shuts down, yet Mario decides to go at it with other members and organizes a workshop. To avoid to be hit by changes in price of the raw material he



▲ Il panorama che si vede dalla Cima della Tofana di Mezzo
The view from up in Cima della Tofana di Mezzo in a photo by Luciano Soraru

produttiva. Per evitare di essere schiavo dell'altalenante costo della materia prima si affida al conto lavorazione: il cliente porta l'olio, lui gli riconsegna il bio-diesel. A lui rimane come sottoprodotto la glicerina, che a quei tempi valeva più dell'oro, circa dieci volte il valore odierno. Un vero affare!

Anche la Regina delle Dolomiti e la Freccia nel cielo non rendono più come prima. Sta cambiando il turismo invernale. Lo sci diventa sport di massa e le funivie di Marmolada e Tofana non possono aggredire questo nuovo mercato perché non hanno un'adeguata ricettività alberghiera locale alle spalle. Nasce la neve artificiale, così non c'è più la necessità di andare a sciare nelle stazioni più alte. La concorrenza è spietata. I bilanci in perdita si susseguono e solo pochi dei vecchi azionisti accompagnano la famiglia nelle estenuanti ricapitalizzazioni.

Per evitare il peggio la famiglia Vascellari è costretta a vendere anche le tre fonderie installate nel varesotto. Un colpo al cuore per Valentino, che per un decennio aveva fatto il pendolare Ca-

has his clients bring him the rapeseed and he hands bio diesel back in exchange. Glycerine, a by-product he is left with by the process, was very expensive at the time.

It was worth a fortune, more than ten times the current value.

Regina delle Dolomiti and Freccia nel cielo are not as profitable as they used to be. Winter tourism has changed as skiing has become a popular sport but Marmolada and Tofana lack the accommodation infrastructure to compete. To add on top of that, artificial snow makes a killing, allowing people to ski at lower altitudes, rendering the market incredibly competitive. Negative balance sheets pile up and only a few of the old shareholders help the family through the costly restructuring. In order to stay afloat, the Vascellari family has to sell the three steelworks it has in the Varese region, a tough development to swallow.

For over 10 years Valentino had commuted between Calalzo and Gallarate to help with the aeronautic and car-related foundries that



▲ La stazione di arrivo della Tofana di mezzo vista da Ra Valles
The Tofana di Mezzo arrival station as seen from Ra Valles

lalto-Gallarate per rilanciare le fonderie aeronautiche e motoristiche che la famiglia controllava e dove aveva creato e portato a leadership mondiale, nelle competizioni motociclistiche, il marchio Ruote Marchesini. E poi si vendono terreni, attività varie, case della nonna Ada, persino un castello che nonno Valentino aveva scoperto di possedere quasi per caso quando decise di acquistare un bosco in Val Aurina. Anche quello fu un affare che il nonno non si era lasciato scappare. Dopo il 1918 e l'annessione all'Italia di Trieste, Trentino e Sud Tirolo, che divenne Alto Adige, lo Stato requisisce i beni demaniali degli Stati belligeranti, ex nemici, come debiti di guerra per dirottarli nelle casse della ONC, Opera Nazionale Combattenti, che a sua volta, quando le mire imperialistiche svuotavano le casse del Regno, metteva in vendita a condizioni favorevoli. Ebbene, nonno Valentino acquista due proprietà fatte di terreni, in parte boschivi, masi, situazioni abitative, poi tolte dalla vendita, e pure due castelli. Uno è lo stesso dove oggi Reinhold Messner vive assie-

the family owned and had brought the Ruote Marchesini brand to become one of the world leaders of the market.

To add to that are terrains, various companies, grandma Ada's houses and even a castle Valentino sr. got almost by chance when he bought the lands in the Val Aurina woods. That had been good business for him. After the 1918 annexation, Trieste, Trentino and South Tirol, to then become Alto Adige, the government decided to commandeer state assets belonging to enemy nations as war debts to fund the ONC, National soldiers' welfare association, at the time when Italy's imperial ambitions were laying waste to the nation's reserves, who then sold them back at low prices. Valentino Sr decided to buy two lots of land. In there were forests, households, and even two castles. One of which is the castle that Reinhold Messner lives in now with his Yaks! Another villa was then acquired by Valentino, a magnificent house built by Prince Bishop Sigmund Bubics. It however caught fire in



▲ La progettazione degli ascensori nella stazione a monte della Regina è stata curata da Claudine Holstein, moglie di Mario Vascellari, architetto del noto studio di Bolzano G22

Claudine Holestein, Mario Vascellari's wife, Architect from Bolzano G22 studio designed the elevators on top of Regina

me ai suoi yak! Un secondo maniero finisce tra le mani del nonno, una struttura favolosa che fu eretta dal principe Vescovo Sigmund Bubic. Prese fuoco nel '44 andando quasi del tutto distrutto per colpa di un caminetto rimasto acceso anche di notte. L'assicurazione non era stata rinnovata... In seguito la struttura fu parzialmente restaurata.

Il patrimonio di famiglia subisce un forte ridimensionamento, ma Bruno su di un punto è irremovibile: tutto, se necessario, è in vendita, non le funivie. Come se non bastasse, il suo stato di salute si aggrava sempre più. Se ne andrà nel 1999 all'età di 72 anni.

L'esortazione di Valentino: "Mario, Roma chiama" è ancora più forte della prima volta. E Mario comprende perfettamente che il destino lo vuole a casa. Questa volta, definitivamente.

I due fratelli concordano come suddividersi i compiti. Mario non ha alcuna esitazione: "Io prendo le funivie, tu il resto". D'accordo! D'altra parte per Valentino non cambiava nulla dal

1944 because of a fireplace that had been left on throughout the night.

The insurance on the place had not yet been renewed but nevertheless the house got partially renovated, eventually.

In the meantime, however, the family fortune has taken a hit but Bruno is adamant about making sure that all can be sold but the cableway. To add insult to injury Bruno's health is worsening. He dies at 72 years of age in 1999. Valentino Jr.'s call, "Mario, Rome is calling", is stronger than the first one he made. Mario understands that destiny wants him home, once and for all.

Both brothers agree on what tasks they need to work on. Mario is quick to point to the cable cars while leaving the rest to his brother, who agrees. Valentino was not fazed by this as he was attracted by the business as a whole rather than its individual parts. Mario chooses the Bolzano administrative office rather than the one in Cadore, possibly a bit of an uncom-



▲ La vista dal tetto della stazione di arrivo di Punta Rocca
The sight of the arrival station in Punta Rocca

momento che era attratto dalle varie attività nel loro complesso. Mario sceglie l'ufficio amministrativo di Bolzano e non quello in Cadore, opzione forse un po' scomoda dal punto di vista geografico. In realtà Mario, quale ingegnere meccanico, conosce già la situazione abbastanza bene, perché c'erano già state, nel suo precedente ritorno, occasioni di un suo intervento pratico nelle faccende tecniche di costruzione e talvolta anche amministrative.

La famiglia Vascellari controlla le aziende attraverso una holding chiamata INFI, Investimenti Finanziari, posseduta da Valentino che ne è presidente e maggior socio, da Mario e dalla sorella Ada che ha però scelto di non adoperarsi negli affari di famiglia. Bisognava trovare soluzioni adeguate per sanare una situazione economica precaria. E questo, si sa, spesso genera tensioni nei rapporti che rischiano di andare fuori controllo. Invece, a uno stato emotivo malconco corrisponde una forza uguale e contraria. Forza che il Dna dei Vascellari trasforma in intuizio-

nable choice in terms of location. Actually, Mario, a mechanical engineer, knows the situation well enough as there had been instances, upon his previous return, where he intervened personally in the technical construction but also administrative side of things.

The Vascellari family controls the various companies through a holding called INFI, financial investments, owned by Valentino, who is now also its president and the major shareholder, Mario and their sister Ada who had however chosen not to be a part of the family business. What was imperative, though, was to find suitable solutions to solve a precarious economic situation. This, as it is known, creates tensions in the relationships that are in danger of going out of control. Instead, a melancholic emotional state corresponds to an equal and opposing force. A force that the Vascellari DNA transforms into intuition. Through resolution and business acumen they decide that it is time to go

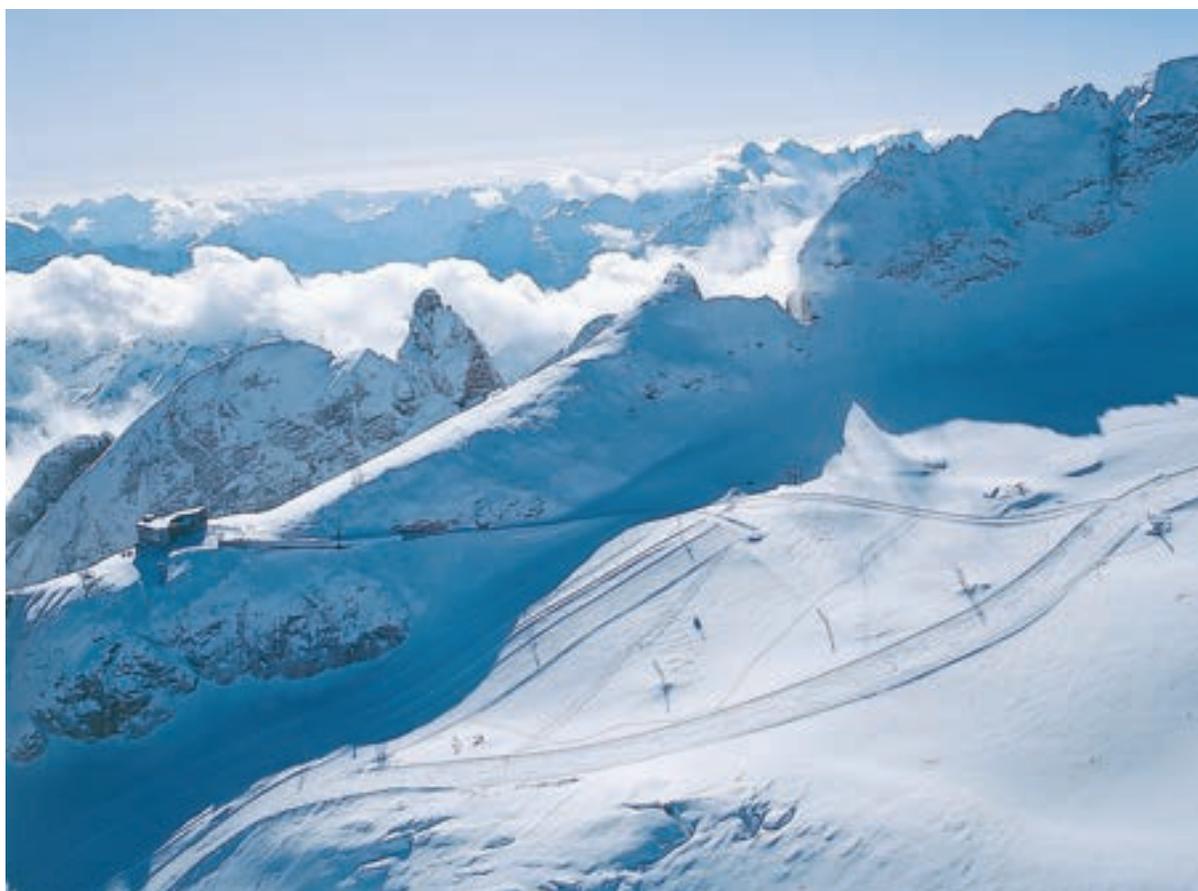


► La stazione di partenza della funivia della Marmolada a Malga Ciapela. Nel 2004 l'intera linea è stata rimodernata
The Malga Ciapela starting station. The entire line was renovated in 2004

ne. Con caparbieta e intelligenza imprenditoriale si torna al passato, l'energia elettrica. Come all'epoca fece diventare ricco il nonno, allo stesso modo permette di riemergere. Una delle aziende metallurgiche cedute, la Indel, quella di Ospitale di Cadore, è dotata di una centrale termo elettrica quasi mai entrata in funzione. Progettata per andare a olio combustibile, viene modificata per generare energia, ma non bruciando combustibile fossile bensì biomasse. L'idea è suggerita da Mario che sfrutta l'esperienza tedesca. Questo permette di entrare nel filone delle energie rinnovabili settore in grande espansione. Il grafico economico torna subito a puntare verso l'alto. Certo, non sono più i tempi gloriosi di quando le aziende di famiglia arrivavano ad avere oltre mille dipendenti. Oggi sono poco più di 200, con altri 100 se si considera l'indotto non indifferente della nuova attività delle biomasse (si bruciano scarti di legno). Al-

back to electricity. Like it did back in their grandfather time, it will allow them to emerge victorious once again. One of the metalworks companies they previously owned, Indel, in Ospitale di Cadore, is equipped with a large thermo-electric furnace, almost never used. It was meant to burn combustible oil, instead they decide to modify it to burn biomass. The idea is Mario's, thanks to his experience in Germany. This allows them to be part of the expanding renewable energy sector. The economic situation turns positive for them. These are not close to being the time where the company managed to employ over 1000 employees. Today about 200, with another 100 more on top if taking into account the considering new biomass activities (wood waste burning), work for the company. Quite a big difference compared to Valentino Sr's times. Another important change helps to quickly

▼ Il ghiacciaio della Marmolada
Marmolada Glacier





▲ La Regina delle Dolomiti è entrata a far parte del consorzio Dolomiti Superski nel 2000
The Regina delle Dolomiti became part of the Dolomiti Superski Consortium in the year 2000

tri tempi rispetto a quelli di nonno Valentino. Un'altra importante azione contribuisce fortemente a uscire dalla crisi. Mario condivide il pensiero di Valentino che l'unico modo per ridare linfa alla Marmolada è entrare a far parte del circuito Dolomiti Superski.

Qui le difficoltà sono enormi, perché si deve riparare a un grave errore commesso nel passato. Quando nel '74 Erich Kostner decide assieme a Ugo Illing di dar vita al Dolomiti Superski, cui poi si unirono tanti altri proprietari di impianti altoatesini e trentini, come Gianni Marzola e Sandro Lazzari, a Bruno, che già vi partecipava con la funivia della Tofana, giunge l'invito di unirsi al progetto anche con la funivia della Marmolada. Ma Bruno risponde con un secco no. Poi torna sui suoi passi chiedendo l'adesione. Ma è troppo tardi, questa volta è Marzola a sbattere la porta in faccia. Bruno chiude la

move on from the crisis. Mario shares the Valentino's idea that the only way to bring life back to Marmolada is to get it into the Dolomiti Superski district.

A grave mistake, though, is creating a hurdle. In 1974 Erich Kostner together with Ugo Illing decided to create Dolomiti Superski.

Many owners from Trentino Alto Adige, like Gianni Marzola and Sandro Lazzari, decided to join. Bruno, with his Tofana cable car, was already part of the group. He was offered to let Marmolada in the district but he refused. He eventually decided back on his decision and asked them to let Marmolada be a part of Dolomiti Superski but Marzola denied him. Bruno thinks he can do without but the truth is that the company cannot. With his father's death, Mario decides put the request on the table once again. Valentino and him reach Selva

faccenda con un "Pazienza, tanto io vivo lo stesso". In realtà si vive male. Con la scomparsa di Bruno, la prima cosa che fa Mario è riaprire il discorso. Assieme a Valentino raggiunge Selva e con il cappello in mano incontrano Gianni Marzola e Sandro Lazzari. Gli occhi rimangono bassi, la sopportazione è umiliante, ma non c'è scelta. Tornano a casa con un sì a partire dal 2000, ma lo scotto da pagare è salatissimo. Per i primi tre anni ogni passaggio vale la metà. Se il bip vale un euro il Dolomiti Superski dà 50 centesimi. Al termine dei tre anni la seconda sentenza: "Se rifate l'impianto togliamo questa gabella". Appena entrati nel Dolomiti Superski i dirigenti scoprono che Mario è ingegnere e gli propongono di entrare nel Comitato tecnico. Lui accetta e trova subito una falla nella formula.

Funziona a grandi linee in questo modo: si creano modelli standard nelle diverse tipologie di impianto. Per ognuna di esse si stabiliscono costi di gestione, come manodopera, consumo elettrico, costo della manutenzione della pista, ammortamento, ecc. Poi i costi, attraverso una formula (metodo dei piccoli quadrati) vengono adattati alla realtà del singolo impianto per tener conto della differenza di lunghezza, dislivello o portata oraria. Per definire il prezzo del singolo passaggio bisogna dividere i costi per il numero presunto di passaggi.

Il numero presunto di passaggi, a sua volta viene stimato in circa il 30% della portata nominale stagionale dell'impianto. Questo vale per tutte le tipologie di impianto meno che per le funivie dove viene assunto che il numero presunto di passaggi corrisponda a circa il 60% della portata nominale stagionale. In altre parole i passaggi assunti per una seggiovia della portata di 1000 persone/ora sono di circa 210.000 passaggi annui, mentre per una funivia sempre della portata di 1000 persone/ora i passaggi assunti sono di circa 400.000 passaggi/anno. È ovvia la distorsione nella formula a sfavore delle funivie. Mario lo dimostra con simulazioni matematiche, ma non c'è niente da fare. Con questo sistema la Freccia nel cielo ha perso quasi

bat in hand and meet with Gianni Marzola and Sandro Lazzari.

Heads hanging, they suffer through the inevitable shame. After getting a positive response, in 2000 the facility enters the district. There is a heavy price to pay though.

For three years, they are to receive only 50% of the profits for each user. At the end of this period, if they want to change this agreement, they are to renew the facilities.

Once the company is back in Superski, they notice that Mario is an engineer and he is asked to join the technical committee. He accepts and immediately finds fault in their model.

The way it works is that standard models are designed to fit the various kind of facilities.

For each of them maintenance costs like labour, electrical consumption, slope maintenance, amortization etc. are calculated. The hypothesised costs are then adapted to reality with a least squares calculation in order to take into account differences in length, altitude and hourly capacity. To define the price of a single-entry ticket it is necessary to divide the costs by the alleged number of uses. The number of uses is estimated in about 30% of the nominal maximum capacity per season for the whole facility. This process is employed for all kinds of facilities but cable cars where the number of uses goes up to 60%. Meaning that the hypothesised number of uses for a chairlift with a capacity of 1000/per h is about 210k uses a year, while for a cable car with about 1000/per h is approximately 400k uses per year. The formula is heavily biased against cable cars facilities. Mario proves the formula wrong with mathematical simulations, yet nothing comes of it. This way the Freccia nel cielo has lost almost 1 million euros a year for thirty years. With that kind of money, you can implement four automatic couplings, the upside there being having a modern and efficient facility. The problem is that the Vascellari family is the one that has the most cable



▲ La Capanna Ra Valles di Cortina
The Lodge in Ra Valles di Cortina

un milione di euro all'anno per trent'anni. Con 30 milioni fai quattro agganciamenti automatici, con il vantaggio comune di avere una rete impianti più moderna ed efficiente. Il problema è che i Vascellari sono quelli che hanno più funivie nell'arco alpino, mentre gli altri hanno prevalentemente impianti ad agganciamento automatico, seggiovie, ecc. Quindi non ci sono alleati per poter contrastare questo inequivocabile errore di valutazione.

Di fatto nel 2004 la funivia della Marmolada viene radicalmente ristrutturata secondo i più alti canoni di modernità, efficienza e sicurezza. Da quel momento i bilanci tornano in positivo, contrariamente a ciò che accade con la "Freccia nel cielo" che invece già faceva parte del circuito. La capacità organizzativa e manageriale maturata da Mario nelle sue precedenti esperienze lavorative viene fuori e la situazione oggi è ritornata sotto controllo. A dargli una grossa mano c'è il nipote Andrea, figlio di Valentino ma anche della tradizione di famiglia. In quel liceo scientifico di Padova, cui è iscritto, proprio non riesce a trovarsi. Non è un fannullone e tan-

cars on the Alps while the others mostly have other kinds of cableways. Unfortunately not one ally can thus be found to fight against this mistake in the formula.

Eventually, in 2004, Marmolada is radically renewed according to the most modern, most efficient and safest standards. From then onwards the financial problems for the facility are over unlike Freccia nel cielo that was already part of the district. Mario's managerial and organizational capacity, he acquired over previous business experiences, brings the situation back under their control. His nephew Andrea, Valentino's son and following in the family's footsteps, is a big help in the process. Andrea is not a good fit in the Scientific High School he studies at in Padua. He is neither a slacker nor dumb. He might be lacking a studying method but teachers at his high school announce that he will have to repeat the year, after only a few months. In response, Valentino swiftly drives him to the Benedictine Disentis boarding school, where Mario studied. A few organizational problems arise regard-



▲ La terrazza a Cima Tofana
The Cima Tofana balcony

tomeno uno stupido. Forse gli manca il metodo di studio, ma ai professori questo non interessa e già dopo i primi mesi annunciano la certezza della bocciatura. Valentino non ha esitazioni, lo carica in macchina e lo porta nel collegio dei Benedettini di Disentis, quello dove ha studiato Mario. Ma sorge qualche problema organizzativo di alloggio, così viene proposta l'abbazia di Engelberg, ai piedi del Titlis patria svizzera del freeride. E lì Andrea conclude brillantemente il liceo con il vantaggio di poter sciare 3 giorni alla settimana.

Andrea può iscriversi alla facoltà di Ingegneria di Bolzano filiale del Politecnico di Torino, con corsi in tre lingue. Si mette sul mercato del lavoro e trova subito posto presso una fabbrica di turbine di Brescia, la Turboden, uno spin-off del Politecnico di Milano, oggi di Mitsubishi. Segue i cantieri esteri del nord Europa. Cambia settore e passa all'automazione industriale, sempre nel ruolo di gestore dei progetti e successivamente gestore della produzione. Poi manifesta la volontà di tornare a casa. Valentino cerca di dissuaderlo. "Fatti altre esperienze

ing the accommodation and thus the next logical choice is the Engelberg Abbey boarding school, at the base of Titlis, the Swiss freeride capital. On top of three skiing days a week, Andrea graduates high school brilliantly. Andrea can thus join the Bolzano Engineering school, subsidiary of the Turin Polytechnic University that has courses in three languages. After graduation he quickly finds a job in Turboden, a Milan Polytechnic University spinoff turbine manufacturing company in Brescia, now part of Mitsubishi. He works as project manager in construction sites in northern Europe. He chances occupation in the sector of industrial automation remaining in the project and later production management. But is interested in coming back home. Valentino tells him that he will call him once he is ready to do so. Instead of relying on his family status, he should gather as much experience as possible. Nevertheless, Mario's cable car management could find someone who just graduated very useful.

Andrea finds an agreement with Mario but



e vieni quando ti chiamo, non quando vuoi venire tu. Il figlio di papà con me non funziona”. Ma nella gestione funiviaria a Mario, un giovane laureato ed entusiasta dell’area familiare, farebbe comodo. Così Andrea si accorda con lui, ma prima va un anno nella sede olimpica di Whistler Mountain a fare il vetturino e il manutentore. E siccome guadagna due lire, anzi, pochi dollari, di sera fa il cameriere in un ristorante. Ora è assistente di Mario, direttore della Freccia nel cielo, figura che non c’era più stata dopo la scomparsa di Sisto De Bigontina. Andrea ha una figlia, Bianca, che ha solo tre anni. Di recente è giunto a collaborare con lui Bruno, il giovane figlio di Ada, che porta il nome del nonno.

still goes abroad for a year in the Olympic headquarters of Whistler Mountain to work as a conductor and repairman. Since the job does not pay well, he also works as a waiter in a restaurant by night. He is now Mario’s assistant, manager of Freccia nel cielo, a figure that disappeared after Sisto De Bigontina’s had passed away. His daughter Bianca is three years old. Another young man named Bruno, son of Ada, joins the company.

Claudine herself, Mario’s wife, is working for Marmolada through G22, her own architecture firm, one of the most important ones in Alto Adige, famous for hotel designing and more. The same firm had created the Grande Guerra Museum in Serraut and the moun-



▲ La parete sud della Marmolada e la stazione di Punta Rocca
The south face of Marmolada and Punta Rocca station

Una
bella
storia

L'avventura imprenditoriale della famiglia Vascellari, iniziata da nonno Emilio Valentino, proseguita da papà Bruno e portata avanti dai figli Mario e Valentino è straordinaria come poche. Spirito d'impresa, sentimento per la montagna, sfida per l'immenso, il desiderio di lasciare un segno importante e duraturo di sé... sono i valori di questa bella storia.

*A beautiful
story*

Beginning with Emilio Valentino then followed by Bruno and his children Mario and Valentino, the Vascellari family business enterprise has been nothing short of amazing. Entrepreneurial spirit, love for their mountains, daring attitude and the will to leave a long lasting legacy ... these are the values behind this riveting tale.

Anche Claudine, moglie di Mario, collabora con la Marmolada tramite il suo studio di architettura G22, uno tra i più importanti e famosi per la realizzazione di hotel e non solo in Alto Adige. Lo stesso studio ha progettato il museo della Grande Guerra allestito a Serauta e gli ascensori della stazione di monte della Regina delle Dolomiti.

Grandi manovre sono previste anche a Cortina in occasione dei Mondiali 2021. Mario Vascellari sta offrendo la massima collaborazione alla Fondazione. Non è ampezzano, tantomeno cortinese. È cadorino ma anche detrattore di queste ataviche ideologie etniche. Nelle sue pluriavventure professionali ha conosciuto un'infinità di esperienze condivise con persone di mezzo mondo. Il suo obiettivo è sempre stato quello di dare vita ai progetti in cui credeva, circondandosi di persone qualificate, possibilmente anche più brave di lui. Non è uomo di favole e non sogna ad occhi aperti, ma cerca in ogni occasione di fare business dopo averne valutate le possibilità oggettive. Quel gene è nel sangue della dinastia Vascellari e lo si riconosce naturalmente anche in Valentino che, dalla rinascita delle aziende, è più deputato di Mario e anche più incline caratterialmente a rappresentare il marchio di famiglia nei rapporti col mondo dell'industria. Non a caso tra le sue esperienze c'è stata la presidenza della Confindustria di Belluno, a cui lui ha voluto aggiungere il nome Dolomiti, e quella del premio Campiello.

Insomma, due fratelli così diversi e così uguali. Così distanti e così vicini. Legati da una fune che non può sfilacciarsi, perché alle estremità ci sono Vascellari nonno e Vascellari padre che la tengono in equilibrio perfetto. E c'è ancora tanto posto. Ecco, la corsa, questa corsa è terminata. Il vetturino apre le porte, noi chiudiamo il cassetto, voi l'ultima pagina di un libro voluto per ricordare e non dimenticare.

La Regina delle Dolomiti e la Freccia nel cielo ora sono pronte per vivere la loro seconda giovinezza. Altri 50 anni e poi ancora 50 e 50 ancora...

taintop elevators on the Regina delle Dolomiti station before.

The family has big plans for the 2021 Alpine Ski World Cup in Cortina. Mario has offered the Foundation his full cooperation.

He is not from Ampezzo or from Cortina, he is from Cadore, yet he is against the ethnical division among them. Throughout his lengthy professional career, he has known innumerable experiences which he shared with people coming from all over the world. He has always wanted to bring to life projects he believed in by finding qualified, maybe even more so than him, professionals. He is a man with a strong sense of what reality is, he is not a day-dreamer. Instead, he looks for every chance he can to do business after having evaluated their prospects objectively. That gene is in the Vascellari DNA and it is so evident in Valentino that, after the rebirth of the company, he has more adept and has a more suitable character than Mario to represent the family brand in the relationships with the industrial world. It is not by accident that he has served as the President of Confindustria branch in Belluno, to which he decided to add the Dolomiti and the Campiello prize name to.

To summarize, two very similar yet so different brothers. So apart and yet so close. Connected by a rope that cannot break because at each extremity is on one side the Vascellari Grandfather and Vascellari father keeping the rope in perfect equilibrium. Yet, there is much room to grow still. So, this has been the ride. The conductor is opening the doors and we are storing the memory of this family's story we have told here, to make sure that its tales are not forgotten by history.

Regina delle Dolomiti and Freccia nel cielo are now ready to re-live a second youth. Another 50 years, and then another 50 and another 50...



I Mondiali di Sci Alpino 2021

Mentre in Marmolada, i lavori di ammodernamento sono praticamente conclusi, a Cortina, ma soprattutto in Tofana, si è appena definito, dopo anni di attesa, il nuovo abito, sebbene negli anni siano stati rinnovati completamente il secondo tronco della funivia e il rifugio del Col Drusciè. L'occasione è arrivata con l'aggiudicazione dei Mondiali di sci alpino 2021, che vedranno le gare di slalom svolgersi sulla storica pista A del Drusciè. La stessa su cui si svolsero gli slalom delle Olimpiadi del 1956.

I progetti per Tofana sono ambiziosi: sostituzione del primo tronco della funivia con una telecabina da 10 passeggeri ad agganciamento automatico. Si potrà scendere dall'impianto anche a Col Fiere, proprio ai piedi della pista A, soluzione che permetterà di eliminare l'omonima seggiovia. In previsione anche la sostituzione delle seggiovie di Pian Ra Valles e Bus Tofana con un unico impianto (con seggiole carenate da 4 posti) ad agganciamento automatico. Anche in questo caso è prevista una stazione intermedia (e curva a 90 gradi).

Infine, sul piazzale, alla stazione di partenza, presso lo Stadio del ghiaccio, c'è il progetto di realizzare un nuovo albergo con un sottostante garage multipiano, atto ad aumentare la capacità di parcheggio.

The 2021 Alpine Ski World Cup

In Marmolada, the renovations are almost done. While the Col Drusciè lodge and the second section of the cable car have been renovated in Cortina, Tofana especially, after years of waiting, has seen its new structure finalized. This is thanks to the 2021 Alpine Ski World Cup which slalom competitions are going to take place on the historical Col Drusciè A slope. The very same of the slalom competitions for the 1956 Olympics. What is in store for Tofana is replacing the first section of the cable car with an automatic coupling that can carry 10 passengers, which can be described as nothing short of ambitious. People will also be able to get off at the Col Fiere intermediate stop right at the bottom of the A slope allowing for scrapping the Col Fiere cable car completely. Replacing the Pian Ra Valles and Bus Tofana with one facility only is also on the horizon. This new facility will feature an automatic coupling, four seat carinated cabin with a 90° degree turn for an intermediate station. Finally, by Stadio del Ghiaccio, near the starting station, another project is underway. It plans to build a new Hotel with a garage underneath the structure with multiple levels allowing the parking space to increase.





50 years
flying
through the sky

TOFANA & MARMOLADA



move to the top
marmolada
1.450 m > 3.265 m



**TOFANA
CORTINA**
FRECCIA NEL CIELO
1.224m - 3.244m