

Die Stilfserjochstrasse in Tirol.



La strada al Passo dello Stelvio vista dal versante della Val Venosta. Si noti come i tornanti siano tracciati sfruttando ogni minimo gradino sul fianco della montagna.

IL PASSO DELLO STELVIO: UN VALICO ALPINO E LA SUA STORIA

Se si pone mente alle difficoltà che, per le più varie ragioni, si incontrano oggi nel costruire una nuova via di traffico, suscita vero stupore la realizzazione del collegamento tra la Val Venosta e la Valtellina, attuata in pochi anni nel primo quarto del 1800.

Tutti pretendono di avere strade comode e sicure, strade che portino fin sotto casa, che siano in grado di collegare tra di loro città e paesi con la minore lunghezza possibile, ma, incoerentemente, nessuno le vuole nel proprio territorio ovvero dove vive e lavora.

Le strade, poi, dopo discussioni, riunioni, scioperi, occupazioni di varia natura, ove vengono accettate, hanno tempi di realizzazione lunghissimi malgrado la tecnologia costruttiva abbia la disponibilità di macchine, di operai specializzati, di progetti esecutivi minuziosi e completi.

La strada per il Passo dello Stelvio, invece, per decreto di Francesco I d'Austria nel 1818, fu progettata e realizzata in pochi anni. L'imperatore aveva compreso la necessità di dare maggiore sviluppo ai legami tra i vari territori a lui soggetti, facilitando gli spostamenti di persone e cose e non ultimo motivo le possibili necessità militari.

Fin dal tempo della presenza degli austriaci in Lombardia appariva importante il collegamento tra la Valtellina e la Val Venosta, che significava altresì l'avvicinamento di Milano ad Innsbruck e Vienna sia per ragioni politiche che commerciali. Napoleone stesso, da saggio stratega, aveva ipotizzato la necessità di una strada tra la Lombardia e il Tirolo e quindi l'Austria attraverso la catena dell'Ortles, in grado di consentire il transito di soldati, carriaggi e cannoni, secondo quanto si legge in un suo scritto e come aveva già fatto realizzando la strada attraverso il Passo del Sempione.

Le vicende storiche delle vallate collegate dal crinale dello Stelvio sono state assai diverse.

La Valtellina subì successive dominazioni da parte dei Duchi di Milano, da parte degli svizzeri, dei francesi e degli austriaci.

Unico territorio tranquillo, indenne da qualsiasi alternanza di vessilli e soldati era la Val Venosta, saldamente in mano ai Conti del Tirolo e successivamente all'Austria.

L'incarico della progettazione e costruzione della strada attraverso il Passo dello Stelvio, venne affidato all'ingegner Carlo Donegani di Brescia che si rivelò in seguito uno specialista di viabilità alpina realizzando, tra l'altro, la strada del Passo dello Spluga tra la Lombardia e la Svizzera.

Donegani iniziò i rilievi nell'anno stesso dell'incarico, 1818; nel 1820 il progetto fu approvato e i lavori, iniziati nel 1821, furono portati a compimento, compreso il collaudo delle opere, nel 1825.

Significativo è il fatto che nei cantieri vennero impiegati contemporaneamente ben duemila operai, molti dei quali reclutati con sistemi militari.

Furono costruite anche le case cantoniere progettate per l'alloggio dei lavoratori addetti esclusivamente alla manutenzione ordinaria e straordinaria della strada e per poter accogliere altresì i viaggiatori in caso di necessità; erano dotate di stufe, di legna, di viveri e di scorte di fieno per i cavalli.

Vale la pena ricordare che le case cantoniere vennero realizzate nel medesimo tempo della strada, che non era limitata al solo nastro viabilistico ma comprendeva anche opere sussidiarie chiaramente indispensabili per la sua percorribilità e conservazione.

Il passaggio di viaggiatori con carrozze e cavalli implicò anche la realizzazione di alberghi atti anche al cambio degli animali.

Prese piede altresì un servizio postale con partenza da Milano; Bormio veniva raggiunta in 64 ore e Landeck in Austria in 115 ore; di qui la posta riprendeva il cammino per le altre regioni dell'Austria, 15

per la Svizzera, la Germania e oltre fino a Praga.

La perdita della Lombardia da parte dell'Austria, la realizzazione della strada del Passo del Tonale e di talune linee ferroviarie attraverso le Alpi, fecero perdere importanza alla strada dello Stelvio come collegamento di carattere militare e commerciale.

Da quel momento ebbe inizio l'interesse turistico; un ricco turismo che diede ragione a taluni arditissimi imprenditori lombardi i quali videro, nel desiderio di conoscere le Alpi da parte di ricchi personaggi, un guadagno di elevata entità.

Tra la fine del 1800 e i primi anni del 1900 erano molti gli stranieri, soprattutto inglesi e tedeschi, che scendevano verso sud per conoscere, visitare la catena alpina e le grandi città italiane, favoriti dalla sempre maggiore disponibilità di carrozze e cavalli, mezzi di trasporto con precisi orari e tempi di percorrenza; un turismo esplorativo e di studio che ha lasciato scritti e immagini importantissime per la storia dei vari territori attraversati.

Gli anni nei quali sembrò che tutto dovesse finire, furono quelli relativi alla Prima Guerra Mondiale, dopo la quale tuttavia il valico riprese ad essere percorso in misura sempre maggiore e a quel tempo anche dai veicoli a motore, assoluta novità nei mezzi di trasporto, migliorando in tale modo modalità e tempi di spostamenti di persone e cose.

Non si può trascurare un altro valico poco distante, il valico di Santa Maria

concorrenziale allo Stelvio fino dai tempi degli spostamenti compiuti a piedi, entrambi di non facile transito a motivo della quota; il primo di 2498 metri e il secondo di 2758. Ma il percorso per raggiungerlo attraversava il territorio svizzero, con problemi quindi di controlli e di dogana. Dal valico si scendeva nella Val Monastero e di qui si rientrava nel Tirolo per raggiungere Malles in Val Venosta.

Strana funzione quella dei valichi alpini nella storia dell'umanità, una configurazione della montagna idonea per facilitare l'invasione di territori posti al di là del passo oppure per difendersi agevolmente da avversari in attacco; mezzo che consentiva il traffico commerciale, il movimento di soldati, lo scambio e la conoscenza di culture diverse, il movimento di singole persone ed anche di intere popolazioni.

Oggi qualsiasi valico viene osservato, percorso con indifferenza e il più possibile velocemente; non si pensa all'importanza che aveva nei secoli passati e ai cambiamenti portati nei territori vicini.

Una maggiore attenzione consentirebbe di comprendere meglio le origini delle varie etnie, le loro caratteristiche, le metamorfosi subite nello scorrere degli anni, anzi dei secoli, le radici di un popolo, evitando in tale modo di commettere errori nei rapporti tra paesi e nazioni.

Nelle vicende umane, le montagne hanno sempre diviso e unito; i valichi, permettendo di vedere cosa esisteva al di là,



La strada dello Stelvio, dopo una leggera nevicata, in una incisione di W. Brockedon. La neve non è molto alta e la carrozza può transitare. In pieno inverno erano impiegate grosse slitte, su cui venivano caricate le carrozze prive di ruote.

hanno facilitato per l'uomo il bene e il male.

Negli studi attuali le montagne hanno perso il compito di confine disegnato seguendo attentamente i loro crinali; vengono considerate entità uniche malgrado separino quasi sempre popoli diversi.

Questa unicità geografica è possibile e fruttuosa alla condizione che i vari popoli, sparsi ai piedi delle loro pendici, abbiano la possibilità di conservare liberamente le proprie caratteristiche etniche, culturali e religiose.

In tale modo i valichi serviranno solo per unire e non per dividere; saranno luogo di incontro fruttuoso nella comprensione e nell'accettazione delle diversità.

Il Passo dello Stelvio e la relativa strada oggi sono utilizzate in modo preminente per scopi turistici, per l'escursionismo e l'alpinismo.

I vari centri abitati lungo la sinuosa strada di accesso si sono rinnovati, ampliati con capacità ricettive notevoli in una natura meravigliosa.

Riprendendo il discorso iniziale riguardante le difficoltà che oggi sarebbero poste in ordine alla costruzione della strada attraverso il Passo dello Stelvio, viene da chiedersi se i numerosi tutori dell'ambiente avrebbero avuto ragione o meno.

È indubbio che la suddetta strada è una forte incisione nell'ambiente naturale costituito da prati e boschi sia della Valtellina che della Val Venosta e dal grande complesso montano dell'Ortles il quale,

libero dai segni che accompagnano l'esistenza dell'uomo, sarebbe un'immagine tra le più significative e stupende offerte dalle Alpi.

Tuttavia prati, boschi, cime nevose e ghiacciai verrebbero abbandonati; nessuno sarebbe in grado di affrontare decine di ore di cammino per salire lassù, seguendo itinerari lunghi e complessi, adatti a pochi volenterosi, idonei fisicamente e dotati di grande coraggio.

Possiamo osservare oggi la situazione di taluni luoghi non più frequentati, ridotti ad espressioni selvagge, impraticabili e pericolose.

Le strade sono una penale che l'uomo deve pagare per la propria esistenza. Possiamo concludere con un invito in apparenza umoristico, invece quanto mai serio; se riteniamo utili due strade, realizziamone una sola; se paiono necessarie tre funivie, limitiamoci a due e così via.

In altre parole cerchiamo di contenere gli interventi artificiali per la comodità dell'uomo che sicuramente non ne sarà sconvolto; avrà ancora la possibilità di vivere nella natura incontaminata da sempre in grado di semplificare la vita umana e di renderla veramente libera e felice.

Oreste Valdinoci

Per un utile approfondimento si segnala lo studio di Francesco Dal Negro: *Stelvio, un passo e la sua storia*, Arti Grafiche Cremasche, edito dal Cai di Crema per il duecentesimo anniversario della prima ascensione dell'Ortles (27 settembre 1804).

I Rotter in posa in una foto ottocentesca. La loro funzione era quella di assicurare la viabilità della strada. Sull'uno e sull'altro versante si trovavano le Case dei Rotter, per dar loro alloggio, specie nel periodo invernale.

