

LA STRADA DAL GIOGO A TRAFOI - VERSANTE ATESINO



Cartolina del versante atesino, foto Drescher

La Regia Strada dello Stelvio per il difficile e lungo tratto da Bormio all'Adige fu ideata durante le riunioni della Commissione tenutesi a Bormio tra la fine di maggio e i primi di giugno del 1818. Se per il tratto da Bormio al Passo poteva essere utilizzato il progetto dell'Ing. Ferranti del 1812, per la parte più elevata sul versante atesino non vi erano tracce da prendere a modello ma solo un ripidissimo pendio che scendeva nella valle di Trafoi, solcato da alcuni sentieri scoscesi o comunque malagevoli diretti verso il villaggio di Trafoi o, più in quota, verso il paese di Stelvio.

La lunghezza della Vallata si presenta di soli Metri 16.000 circa pari a Klafter 8436.

Sopra una base si limitata su cui si avrebbe sempre un' inclinazione dell'undici e mezzo per cento, ho praticate le più minute ricerche di livello sulle falde le più soleggiate procurando di situare i Tourniquets nei siti più difesi e meno dispendiosi, ed ho riuscito di vincere la vistosa pendenza non solo senza oltrepassare in nessuna tratta il dieci per cento, ma bensì senza toccar mai un tale estremo.



Sentiero sulla destra della valle di Trafoi



Veduta di Trafoi, foto G. Bertarelli

LA VALLE DI TRAFROI PRIMA DELLA COSTRUZIONE DELLA STRADA

Tronco I° dal Gioigo alla zona della malga di Glurns

Stato attuale del suolo su cui appena scorgonsi incerti sentieri e sopra del quale verrà condotta la strada carrozzabile secondo il nuovo progetto

Nel tratto più depresso che attraversa la vetta del monte Braulio e chiamasi Gioigo di Stelvi prende origine la valle di Trafoi che è diretta da Ponente a Levante per cui la sinistra sponda o falda di monte resta tutta esposta al sole e quindi poco soggetta a grande radunanza di neve ed è la prima a essere scoperta. L'inclinazione di questa sponda riesce approssimativamente di uno per altezza e uno e mezzo per base. La superficie del suolo è generalmente solida di viva roccia scoperta, parte di scaglie e sassi e parte di terra cespugliosa e pochissimo erbata. Le varie vallette di scolo discendenti dalla cresta dei monti fino alla valle sono tutte di poca portata.

Tronco II dalla zona della malga di Glurns al primo ponte dopo Trafoi

Stato attuale del suolo che scorre calpestato in vari sentieri e singolarmente con una traccia di strada cavalcabile e sopra del quale viene progettata la nuova strada carrozzabile da costruirsi

Tutta la falda di monte dal principio di questo tronco fino al ponte di Trafoi trovasi copiosamente rivestita di piante di varie qualità e grandezza e presenta uno dei più bei boschi di que' contorni. Il suolo presenta poche tratte di nudo scoglio, in altre coperto di scaglie, ghiaia e di pietre di varie dimensioni, atte a costruire muraglie ed in altre coperto di terra erbata, che serve anco di pascolo. Trovansi sentieri quasi im-

praticabili per la loro ripidezza fino verso il caseggiato, poco prima del quale il terreno si presenta prativo in pendenza e cominciasi a scorgere una traccia di strada che porta al primo ponte della valle ove questo tronco finisce.

Tronco III da Trafoi al bivio di Pradt e Agums

Andamento della strada attuale e stato del suolo su cui viene progettata la nuova

Discende l'attuale piccola strada sul fondo della valle, ivi passa sulla destra del fiume onde allontanarsi dalla frana che vedesi superiormente al ponte e così in seguito replicando passa da destra a sinistra e viceversa sopra dei ponti informi tutti in legno costruiti e pericolosi per un tratto di mille metri circa, passa quattro volte il fiume garantendosi in tal modo dalle valanghe e siti franosi che vedonsi minaccianti, ora nell'una ora nell'altra sponda. Dopo il quarto passaggio prosegue la strada sempre sulla sinistra sponda fino alle Case del Dazio [...] e così fino al punto del piccolo sentiero che ascende al paese di Stelvio. [...] Al suddetto bivio la strada discende precipitosamente fino al fondo della valle, ivi passa sulla destra e continua a discendere irregolarmente quasi priva del sole, sulla sinistra invece ove si trova un piccolo sentiero, si offrono campi coltivati e punti bene soleggiati e sotto un'inclinazione molto più regolare e ciò fino al vallone di Stelvi, per evitare il quale è forza di rimettersi sulla destra sponda. Il rimanente dell'attuale strada e del terreno limitrofo, salvo un tratto in grande contropendenza dove necessita una totale deviazione, non presenta difficoltà da superare con opere di grande rilievo.



Particolare del disegno in cui la strada sul passo non esisteva. ASM, Fondo Genio Civile, cart. 1909

Dal Contratto di appalto, 11 settembre 1822
ASM, Fondo Genio Civile, cart. 1874 e 1930

PROGETTO PARTE ATESINA

IL PROGETTO DI DONEGANI

Il Progetto ordinato il 14 agosto 1819 fu consegnato con tutte le sue parti il **31 gennaio 1820** al Delegato Provinciale perché lo inoltrasse all'I.R. Governo insieme al Rapporto Accompagnante

La strada progettata è DIVISA IN TRE TRONCHI

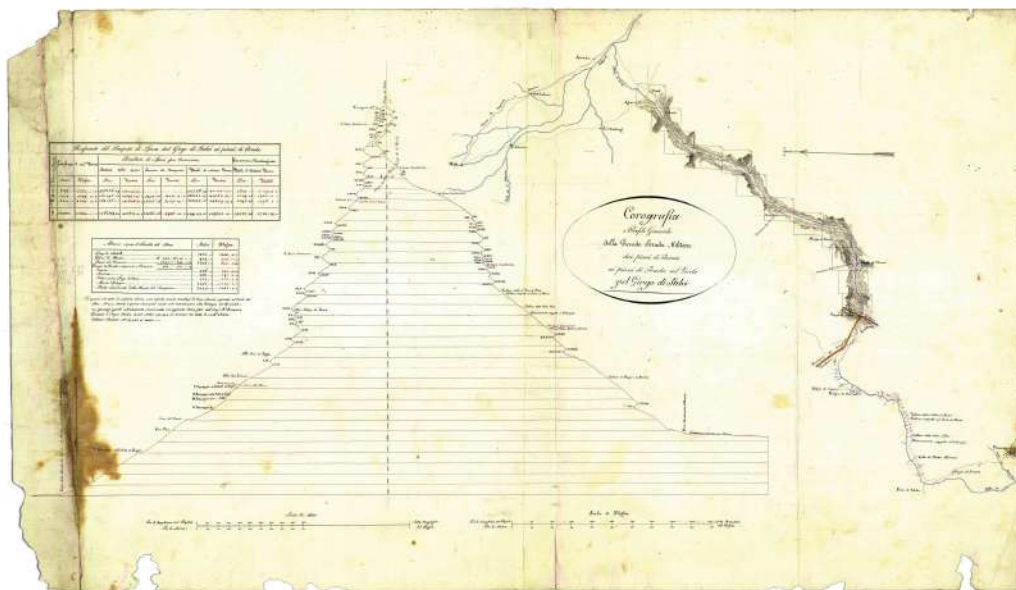
I Dal Ciogo alla zona di fronte alla malga di Glurns m. 7160

II dalla zona di fronte alla malga di Glurns a m. 20 sopra il primo ponte dopo Trafoi, m. 8420

III da m. 20 sopra il primo ponte nella valle di Trafoi al bivio delle due strade di Pradt e di Agums, m. 8420

Nel Rapporto accompagnante il progetto si trova l'elenco delle Tavole, dei disegni, delle varie relazioni che costituiscono l'insieme del Progetto.

Ci sono le "Scritture" del Piano di esecuzione e dei conteggi, mancano purtroppo i 101 fogli di tavole e i disegni relativi al Progetto eccettuato il foglio contenente Corografia, Profilo generale di tutta la strada, quadro della spesa e dettaglio delle varie elevatezze.



Corografia e profili, proprietà CSSAW Bormio

Nº. 1. foglio isolato contenente la corografia ed il Profilo generale di tutta la Strada suddivisa in dodici rettangoli riferibili ai Tipi in grande, e portati al quaranta millesimo della proporzione naturale del terreno. I detti rettangoli numerizzati servono opportunamente d'indice per le osservazioni, che emergessero da farsi più dettagliatamente sui Tipi componenti il progetto.

In questa Tavola importante vedonsi in semplici linee le posizioni dei vari paesi sul piano della Valle Venosta sino a Mals coll'andamento delle Strade attuali da cui osservasi la convenienza di progredire la nuova strada che deve raggiungere la continuativa per Inspruck passando per Agums, Lichtenberg etc. piuttosto che per l'attuale, che prosiegue quasi in senso opposto per Prada, e Spandin etc e per maggior chiarezza, e più facile orizzontamento ho pure marcata tutta la parte anteriore relativa al progetto che percorre sul Territorio Lombardo sino a Bormio, colle corrispondenze di tutte le altezze nella riunione combinata dei rispettivi due Profili Generali.

Ho pure aggiunto a completamento di questo interessante foglio il quadro generale della Spesa di costruzione e di manutenzione annuale con altra appendice contenente un dettaglio di varie elevatteeze conosciute per facilitare in ogni caso un'idea di confronto di modo che con questo foglio si può conoscere ad un sol colpo d'occhio tutto ciò che è più rimarchevole ed interessante nell' intero passaggio delle Alpi fraposte dal piano della Lombardia a quello del Tirolo.

Il rapporto presenta la sintesi dei punti fondamentali del Progetto: tra questi la prevista costruzione di

- **Una copertura della strada per m. 205 subito dopo il passo**, in continuazione del tratto incassato e coperto a vivo proposto sul passo nel progetto per il territorio Lombardo. I tratti coperti in qualche modo possono servire da ricovero nei tempi turbinosi
- **61 tourniquets**, posti **nei siti più difesi e meno dispendiosi** mediante i quali portata la sud.a base di Metri 16.000 a quella di Metri 24.000 in andamento sempre discendente, e mai in contropendenza, si ottiene un'inclinazione mai toccante il dieci per cento.
- **Nº 18. Piazzette per sosta o scambio con altri veicoli nelle tratte più lunghe.**
- **La costruzione di due case cantoniere**: oltre al tratto coperto, vengono proposte la **prima Casa Cantoniera** poco al di sotto cioè al Tourniquet XI, alquanto più grandiosa delle altre in vista della situazione alpestre priva di tutto per cui occorrono maggiori

ricoveri, **la seconda Casa Cantoniera** collocata al principio del secondo Tronco rimpetto alla Vedretta presso la Malga di Glurns.

Colte suddette due Cantoniere resta provveduto ad ogni occorrenza, giacchè ad un'ora circa di cammino inferiormente s'incontra il piccolo Villaggio di Trefoi,

e nel resto della Vallata discendendo sino ai piani, oltre che scema sempre il bisogno, trovansi de' casolari tuttora abitati, e distribuiti a non grandi distanze.

- **Cinque passaggi dall'una all'altra riva del fiume** per il tratto dopo il paese di Trafoi fino a Prato, minacciato continuamente da slavine e frane, coi rispettivi ponti in vivo in forza dei quali resta garantita la Strada in tutte le tratte ove le suddette lavine battono una sola delle due sponde.

- **la costruzione della strada su un argine isolato e rialzato di circa Metri 5 in arginatura lungo il mezzo della Valle** nel tratto più pericoloso perchè bersagliato da entrambi i versanti.



J.J. Meyer, Ponti sulla strada, stampa 1831, Collezione Banca Popolare di Sondrio

ASM, fondo Genio Civile, cart. 1932

LA STRADA DA PRATO ALLA POSTALE DI MALLES

Il Conte di Reisach, Governatore del Tirolo, in una delle prime riunioni della Commissione per la costruzione della Strada tenute nel 1818, aveva accennato alla necessità di definire il punto in cui la nuova strada dello Stelvio e la Postale di Malles avrebbero dovuto incontrarsi; qualche incertezza si presentava perché da un lato ancora non era stato iniziato il previsto inasceamento dell'Adige tra Clorenza e Sluderno e dall'altro il Comando Militare non aveva preso decisioni su come utilizzare la collina di Tartsch posta sulla riva sinistra dell'Adige nei pressi di Malles.

Fin dal marzo 1823, l'Ing. Donegani su istanza dell'I.R. Direzione Generale si era occupato del tratto da Prato alla Postale di Malles per progettare la riunione dei due stradali e avendo trovato che nulla osta per condurvi un ottimo ramo di strada e quasi in perfetto piano e regolare andamento, ho date le necessarie disposizioni e norme perché dal sig. Ing. De Dominici il quale trovavasi in quella parte, fossero eseguiti i necessari rilievi onde compilare al tavolo in fine di campagna l'analogo progetto.

Avendo il suddetto Ingegnere corrisposto esattamente all'affidatogli incarico nel compilare il progetto con intelligenza e colla maggiore regolarità mi fo carico di tosto inoltrarlo a piena evasione dell'incumbenza suindicata trovando il progetto medesimo consentaneo alle Superiori viste ed addattato all'uopo.

Il Progetto era così composto:

- 3 fogli di planimetrie, colla traccia in colore rosso della strada;
- 3 fogli di Profilo;
- 4 fogli di Sezioni
- allegato A col **prospetto di spesa, per un totale di L. 58.703,32**
- allegato D con descrizione delle opere e del piano di esecuzione.

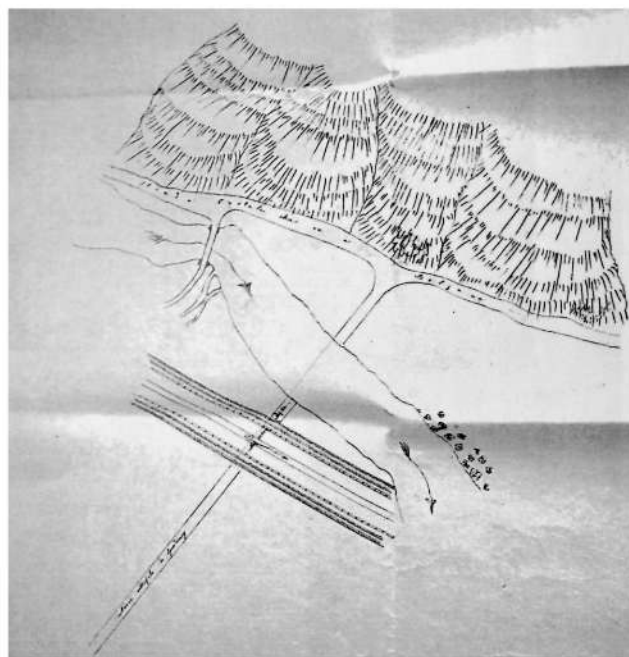
Si precisava che le norme generali, le prescrizioni e i Capitoli erano quelli già in corso per lo stradale dello Stelvio. Poche le previste mutilazioni di case all'interno del paese di Pradt; più complessa la costruzione del ponte provvisorio sull'Adige.

Il passaggio per l'interno fra il caseggiato di Pradt si ottiene sufficientemente comodo mediante la mutilazione dell'angolo sporgente della cascina di legno al picchetto n° 20 il ritiro di due piccole porzioni di casa fra li numeri 22 e 23 e di una casetta sporgente di muro al n° 26 e di una cascina e parte di stalla alli 28 e 1/2 e 29, i quali edifici sono di tenue valore e da mutilarsi in poca parte.



Particolare planimetria a firma Lavizzari 1839
Proprietà privata

Planimetria ultimo tronco Pradt-Spondigna,
ASM, Fondo Genio Civile, cart. 1874



Strada verso Spondigna con l'Adige disalveato e il previsto inasceamento

Il passaggio sul fiume Adige esigerebbe la costruzione di un ben inteso e solido Ponte garantito da qualche tratta di sponda artificiale superiormente essendo ivi il fiume alquanto disalveato, ma avendo osservato che nella pianura superiore verso Clurns trovavasi in attualità di lavoro un'opera ragguardevole d'incanalamento artificiale del suddetto fiume e che per quanto scorgesi debba quest'opera esser proseguita sino oltre il Ponte di cui ora trattasi. Né essendo a cognizione nostra alcuna circostanza del progetto, tanto rispetto alla vera direzione quanto alla grandezza del nuovo canale ci siamo astenuti di compilare il progetto di un Ponte stabile e si è creduto più opportuno di limitarsi per ora a proporre l'applicazione di un ponte a cavalletti in via provvisoria attraversante tutta la Sezione, abbenché irregolare ora signoreggiata dal fiume, in modo però servibile comodamente e senza pericolo come vedesi in abbozzo sul profilo n° 3 lasciando così libero il campo all'applicazione del lavoro suindicato di sistemazione al fiume di sopra indicato.

Firmato Carlo Donegani, ASM, Fondo Genio Civile cart.1930

Il tronco di strada, il cui progetto fu consegnato agli appaltatori Antonio Noli, Antonio Talacchini e Pietro Poli il 27 aprile 1825, fu eseguito in pochi mesi e venne collaudato dall'Ing. Bossi insieme al tratto dal Passo Stelvio a Pradt il 20 ottobre 1825.



L'Hotel Posta a Spondigna con la strada alberata, Collezione Jochberger