

# LO STELVIO NEL COLLEGAMENTO MILANO-VIENNA DA STRADA COMMERCIALE A STRADA MILITARE

**A differenza della strada pensata da Napoleone e disegnata da Ferranti come strada commerciale, quella voluta dall'Imperatore austriaco Francesco I doveva essere una strada militare** e come tale doveva seguire le precise indicazioni delle autorità militari. Da qui la fitta documentazione con richieste di pareri e viste militari. Fin dal febbraio 1818 alcune autorità militari austriache avevano ispezionato i luoghi in cui era prevista la costruzione della strada per scegliere i punti più adatti alle fortificazioni. Per il tracciato, propendevano per il passaggio in val Monastero auspicando lo scambio territoriale con i Grigioni. Agli inizi di marzo l'Imperatore decretò invece che la strada fosse condotta unicamente sul territorio austriaco e fece nominare una Commissione mista politico-militare-tecnica per le opportune decisioni. L'Ing. Donegani, incaricato di partecipare ai lavori, percorse sul finire di maggio tutti i possibili tracciati raccogliendo le sue osservazioni in una relazione presentata il 31 maggio.

I punti cardine furono: passaggio sullo Stelvio (si escluse di valutare linee in diverse altre località, quale quella che dalla Tresenda mette ad Aprica, e quindi al passo del Tonale); ripresa del progetto Ferranti per la parte lombarda; tre ipotesi per il tracciato sulla parte atesina.

La Commissione riunita il 2 giugno decise che i militari avrebbero dovuto verificare se fosse sufficiente la larghezza di m 2.70, prevista in alcuni punti; se pendenza, piazze di riposo e i cinque ponti come da progetto Ferranti fossero adeguati *essendo specialmente la strada destinata alle viste militari*.

Fu quindi effettuata su tutto il percorso una visita della Commissione; nella riunione tenutasi a Bormio il 13 giugno 1818 si riconobbe che l'andamento della strada e la posizione dei ponti erano adeguati.

Si deliberò che

- la larghezza della strada fosse di m 5 comprese le cunette, a meno di locali impedimenti;
- fossero predisposte piazze di riposo (lunghezza massima di m. 30 e minima di m. 20) per favorire i cambi in vicinanza di curve che impedissero la visuale;
- la larghezza dei ponti non fosse inferiore a m 4 per favorire il passaggio di carriaggi e carri di artiglieria.

## UN FORTE A SERRAVALLE

Il Ten. Col. Weiskirch propose in quell'occasione di realizzare una fortificazione in Val Venosta sulla collina di Tartsch, nei pressi di Malles, luogo strategico sia per la difesa sia per l'offesa in caso di scontro; un'altra fu prevista sul versante lombardo, alla **Serra**, nei pressi del ponte del Diavolo, tra Le Prese e S. Antonio Morignone. Nella località già sorgeva lungo il pendio una muraglia risalente a fine '400; il luogo risultava particolarmente adatto dato il naturale restringimento della valle ed era interessato dai lavori della costruenda strada verso Tirano. I documenti relativi a quel tratto, talora indicato come "Chiusa vecchia", richiamano più volte gli intenti delle autorità militari, che inizialmente interdussero i lavori proprio perché era prioritario l'intervento di fortificazione. Del resto, trattandosi di strada militare, ogni eventuale modifica al progetto doveva sottostare al loro consenso.

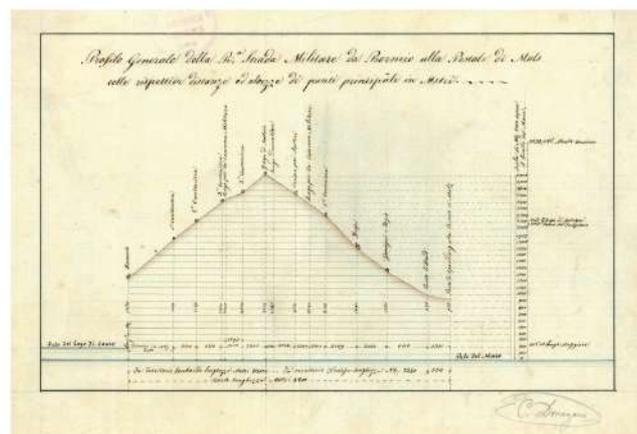
Perché il sistema risultasse efficiente, doveva essere integrato con collegamenti a valle, nella parte sia lombarda sia tirolese; a Donegani fu dato l'incarico dei rilievi sul tratto Colico-Lecco per la progettazione di una carreggiabile sul lato orientale del lago; il Magg. De Querlonde aveva infatti dichiarato che la comunicazione tra la Lombardia e la Valtellina non poteva essere per acqua (*le operazioni militari non possono fondarsi sul trasporto via acqua sul lago di Como*).

Alcune proposte progettuali di Donegani confermano la vocazione militare della strada: tra queste, l'ipotesi di costruire al giogo di Santa Maria, dove sarebbe sorta la IV Cantoniera, una galleria di collegamento al passo, utile sia per proteggere la strada dall'accumulo di nevi, sia per il ricovero per le truppe. Negli anni 1822-23 si pensò alla costruzione di due caserme nel tratto da Bormio all'Adige: una sul versante lombardo nel piano del Braulio (dove poi sarà costruito l'Oratorio di S. Ranieri) e l'altra sul versante tirolese sotto la malga di Glurns, nella località in seguito denominata Franzenshöhe.

**Le caserme non furono costruite.**



JJ Meyer, stampa con Serravalle venendo da Bormio, Collezione Banca Popolare di Sondrio



Profilo Generale della Regia Strada Militare da Bormio alla Postale di Mals. Indicate le quote e l'ubicazione delle Case Cantoniere, oltre che delle due Caserme, sul versante lombardo e sul versante atesino.



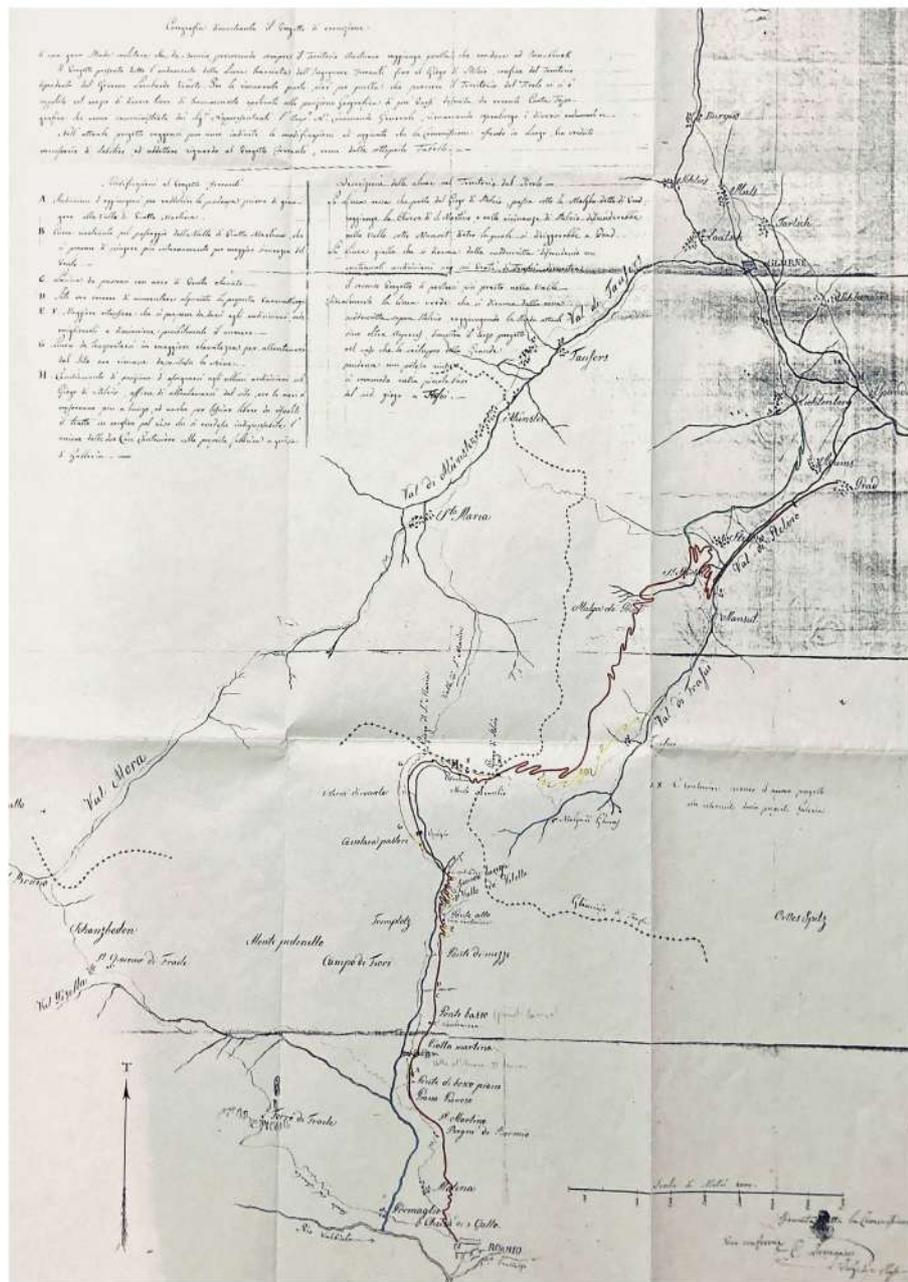
Gerolamo Induno, olio su tela, Soldati al Passo dello Stelvio durante le guerre risorgimentali. A destra, visibile il cippo.

Immagine tratta dal catalogo *Una selezione di opere dell'800 italiano*, Firenze 2016

# CARTA FERRANTI-DONEGANI

## APPREZZAMENTO DELLA LINEA E PICCOLE CORREZIONI

Circa il primo progetto di Donegani e le modifiche apportate ai disegni dell'Ing. Ferranti, esiste un'interessante corografia a firma Donegani, senza data, conservata presso l'Archivio di Stato di Sondrio. Presenta alcune significative scelte progettuali: sul versante lombardo è segnato il tratto tra il Giogo e la quarta cantoniera, dove era prevista la copertura della strada o dove doveva essere costruita una galleria contro le intemperie in altura. Nelle note esplicative sono anche riportate le diverse possibilità di discesa dal Passo verso la valle dell'Adige.



Sulla destra della carta descrizione, in colori diversi, delle tre possibili linee nel Territorio del Tirolo  
Sulla sinistra è disegnata l'antica strada che da Fraele arriva in Val Monastero

### Descrizione delle linee nel Territorio del Tirolo

La linea rossa che parte dal giogo di Stelvio, passa sotto le malghe dette di Prad, raggiunge la chiesa di San Martino e nelle vicinanze di Stelvio discenderebbe nella valle sotto Mansut dietro la quale si dirigerebbe a Prad. La linea gialla che si dirama dalla suddescritta discendendo con continui andirivieni sino sui prati di Trafui, dimostra il secondo progetto di portarsi più presto nella Valle.

Finalmente la linea verde che si dirama dalla rossa suddescritta sopra Stelvio, raggiungendo la strada attuale sino oltre Agums, dimostra il terzo progetto nel caso che lo sviluppo della grande pendenza non potesse riuscire sì comodo sulla piccola base dal sud. Giogo a Trafui.

**Corografia** dimostrante il progetto di esecuzione di una gran strada militare che da Bormio, percorrendo sempre il territorio austriaco raggiunge quella che conduce ad Innsbruck. Il progetto presenta tutto l'andamento della linea tracciata dall'ingegnere Ferranti fino al giogo di Stelvio, confine del territorio dipendente dal governo Lombardo Veneto. Per la rimanente parte, cioè per quella che percorre il territorio del Tirolo vi si è supplito col mezzo di diverse linee di tracciamento applicate alla posizione geografica di que' paesi, desunta da recente carta topografica che venne somministrata dai Sig.ri Rappresentanti l'Imp. R. Comando Generale, rimarcando sopralluogo i diversi andamenti ecc.

Nell'attuale progetto veggonsi pur anco indicate le modificazioni ed aggiunte che la Commissione essendo in luogo ha creduto necessario di stabilire ed adottare riguardo al Progetto Ferranti come dalle sottoposte tabelle:

### Modificazioni al progetto Ferranti

A Andirivieni da aggiungersi per raddolcire la pendenza prima di giungere alla valle di Piatta Martina.

B Curva rientrante pel passaggio della Valle di Piatta Martina che si propone di spingere più internamente per maggior sicurezza del ponte.

C Lavina da passarsi con arco di ponte levato.

D Sito dove occorre di aumentare alquanto la proposta paravalanga.

E-F Maggiore estensione che si propone di darsi agli andirivieni onde migliorarli e diminuirne possibilmente il numero.

G Linea da trasportarsi in maggior elevazione per allontanarsi dal sito ove rimane depositata la neve.

H Cambiamento di posizione d'assegnarsi agli ultimi andirivieni sul Giogo di Stelvio affine di allontanarsi dal sito ove le nevi si conservano più a lungo ed anche per lasciar libero da risvolti il tratto in confine pel caso che si rendesse indispensabile l'unione delle due case cantoniere colla proposta fabbrica a guisa di Galleria.

# TRATTO BORMIO-GIOGO DI STELVIO

## PROGETTO ESECUTIVO DEL 1819

L'elaborato progettuale del 1819 presentato da Donegani consiste nelle seguenti tavole:

N. 1 foglio isolato contenente la corografia ed il Profilo Generale di tutta la nuova strada suddivisa in dodici rettangoli riferibili in scala 1/40000 della naturale con rimando ai tipi che seguono e che servono da indice

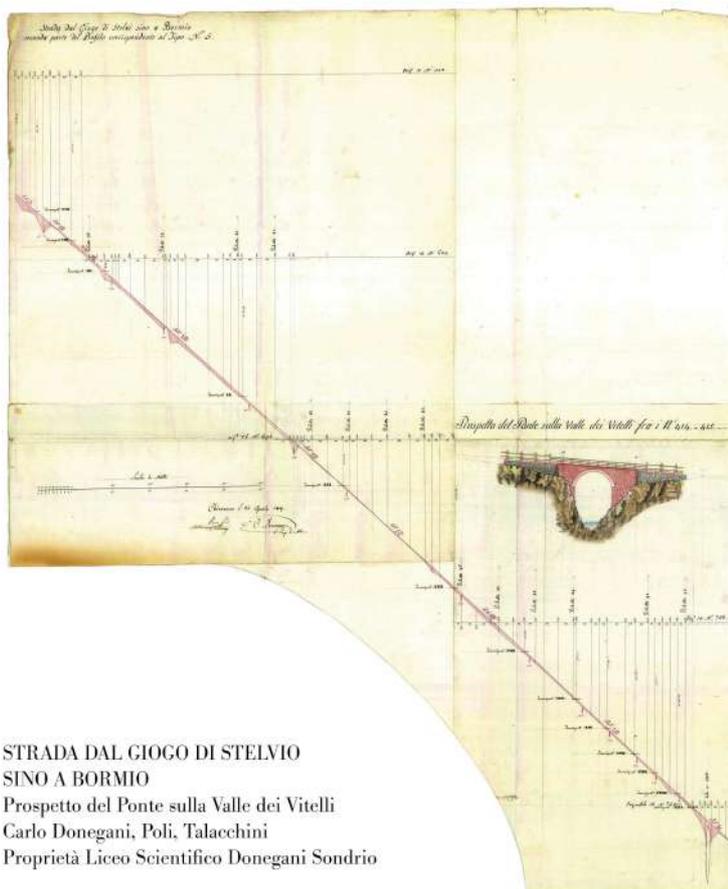
N.12 fogli con piante topografiche per tutto l'andamento della strada con sentieri esistenti e nuova linea

N.13 fogli con profili longitudinali per indicare le pendenze del suolo, risultanti di metri 1567 verticali, riportanti le livellette necessarie a regolare la pendenza della strada. Le opere principali, come ponti e grandi fabbricati necessari al passaggio delle valli e dei siti soggetti a valanghe, sono disegnate in dettaglio sui rispettivi profili; ne è un esempio il profilo corrispondente al tipo N.5, con il ponte sulla Valle dei Vitelli, qui proposto con uno dei fogli delle sezioni.

N.1038 sezioni trasversali su fogli formanti un intero volume, allegato unico. Mostrano la forma precisa sotto cui deve essere ridotta la nuova strada in ogni punto, a seconda delle caratteristiche morfologiche. Nelle Sezioni di modello vengono dettagliate le situazioni ove le circostanze del suolo e lo squarcio imponente delle rupi non permettono una dimensione maggiore se non a fronte di vistosissima spesa: qui la larghezza della strada viene ridotta a quattro metri. Le sezioni trasversali [...] mostrano tutti i lavori da eseguirsi: muri di sostegno, contromuri, tagli, abbassamenti e ripiene, scarpe semplici in terra, sbarre per parapetti, paracarri, località e forma delle gallerie paravalanghe o lavine, spaccati delle fabbriche [...].

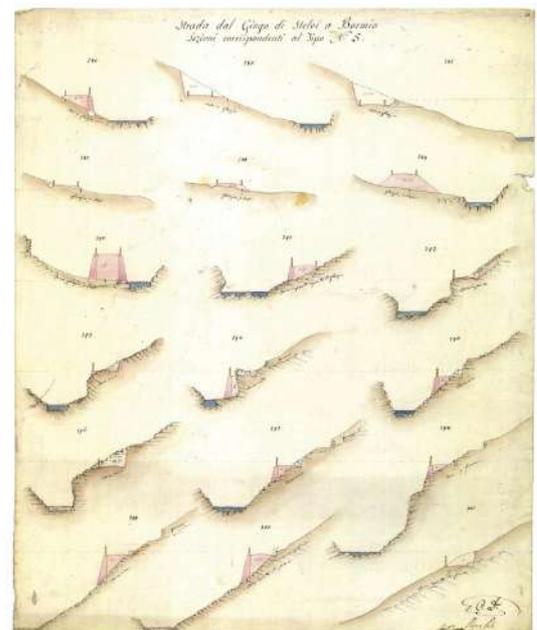
Ad esempio, un foglio mostra in spaccato la forma della grande galleria artificiale coperta a tetto per preservare la strada dalla neve sulla sommità del monte e per offrire ricovero alle truppe in caso d'intemperie o grandi passaggi; ci sono disegni con pianta e spaccato delle paralavine nei tratti dove la strada è incassata in parte nella falda del monte; altri mostrano la forma dei tourniquet col riparto delle colonne per le sbarre nella parte circolare

N. 3 Fascicoli contenenti previsione di spesa per esecuzione lavori e mantenimento strada



STRADA DAL GIOGO DI STELVIO  
SINO A BORMIO  
Prospetto del Ponte sulla Valle dei Vitelli  
Carlo Donegani, Poli, Talacchini  
Proprietà Liceo Scientifico Donegani Sondrio

"Dopo altri due tourniquets la strada attraversa la valle detta dei Vitelli con un ponte in vivo, contornato da pietre da taglio" Giovanni Donegani, *Guida allo Stelvio*, 1842



Sezioni corrispondenti al tipo n°5  
Carlo Donegani, Poli, Talacchini  
Proprietà Liceo Scientifico Donegani Sondrio

"Tutti i muri di spallatura sostenenti la strada, quelli al piede della terra, nei siti di escavazione e corrispondenti al taglio del monte, detti contromuri, sono a secco grossi in sommità centimetri 70,00 ed aventi il quinto di scarpa esterna" Giovanni Donegani, *Guida allo Stelvio*, 1842