



Estratto da: Bollettino Storico Alta Valtellina n. 10, Bormio 2007

# BOLLETTINO STORICO ALTA VALTELLINA



N. 10 - Anno 2007

*Il presente Bollettino è stampato con il contributo della  
Comunità Montana Alta Valtellina*



# Luigi Torelli e la Strada dello Stelvio (1860)

Pierluigi Piano

Tra gli atti conservati nell'Archivio della Prefettura di Sondrio, versato presso l'Archivio di Stato di Sondrio, al Titolo: Acque e Strade, nella cart. 291, si è rinvenuto tra la documentazione un breve carteggio del marzo del 1860 tra Luigi Torelli (1810 – 1887), primo Governatore Generale della Provincia di Sondrio all'indomani della seconda guerra d'indipendenza, e Stefano Jacini, allora Ministro dei lavori pubblici, sulla opportunità o meno di mantenere aperta la Strada dello Stelvio, progettata e realizzata quale strada militare dall'ing. Carlo Donegani negli anni 1820-25.

Il Torelli, come scrisse, in occasione del Convegno di studi organizzato dalla Provincia di Sondrio nel primo centenario della morte, Arturo Colombo, “da buon montanaro, realista e pragmatico, la politica la concepì come un autentico «servizio», come una «presenza operativa» a favore dell'intera società: sia che prendesse in mano le redini del ministero dell'Agricoltura e dell'industria (nel '48 e poi, con La Marmora, nel '64 – 65), sia che ricoprisse la carica di «governatore» in Valtellina o di prefetto (a Palermo, a Pisa, a Bergamo, a Venezia)”<sup>1</sup> “Erano tempi difficilissimi;” – prosegue Colombo – “c'era da organizzare un po' tutto nelle strutture dello Stato italiano, appena uscito dalle lotte del Risorgimento. Eppure Torelli non era uomo che si tirava indietro né lasciava fare: «Io appartengo a quella classe di persone che reputa cosa vilissima il preparare pericoli ad altri e non dividerli» aveva detto fin dal '53, e a quella specie di imperativo civile era rimasto fedele fino in ultimo»<sup>2</sup>.

Torelli era succeduto nella carica di Governatore Generale a Giovanni Visconti Venosta e a Enrico Guicciardi, si trovò ad operare in quella che lui stesso definì la “infelicissima provincia di Sondrio” e dovette far fronte ad una congerie di problemi che andavano dalla miseria in generale, alle

<sup>1</sup> A. COLOMBO, Un patriota - montanaro issò il primo tricolore. Celebrato in un convegno il centenario della morte di Luigi Torelli, “Corriere della Sera”, martedì 30 agosto 1988, in Cronaca di Milano.

<sup>2</sup> Ibidem.



precarie condizioni di salute di molti dei suoi abitanti, alle drammatiche condizioni dell'agricoltura, in particolare della vite, problemi questi specifici che affrontò con la lotta alla crittogama e all'impiego su larga scala dello zolfo.

In quest'opera di "servizio" alla Patria, si può collocare la sua relazione al Ministro dei lavori pubblici sull'opportunità di abbandonare la manutenzione della Strada dello Stelvio, ormai troppo costosa per le finanze del nuovo Stato, per la costruzione in alternativa di altre strade di comunicazione con il Tirolo e il nord Europa. Il ragionamento del Torelli al di là dell'aspetto economico, certo non trascurabile, considera l'aspetto geografico, in particolare quello dell'altezza del Passo, con i suoi 2814 metri sul livello dal mare, il più alto d'Europa, che comportava la necessità di una lunga chiusura nei mesi invernali e l'essere nata la Strada carrozzabile dello Stelvio come strada militare.

Il Governo Austriaco era riuscito a mantenere aperta la strada per tutto l'anno, anche durante i mesi invernali, e aveva predisposto lungo il percorso case cantoniere che permettevano la sosta e il rifocillamento delle persone in transito, con l'obbligo di tenere camini e stufe sempre accesi e con un sistema di cambi che permettesse di adattare le carrozze in modo tale che, grazie alla sostituzione delle ruote con pattini, potessero essere trasformate in slitte e così proseguire il viaggio.<sup>3</sup>

La recente guerra aveva gravemente danneggiato il sistema viario del Passo dello Stelvio. Le truppe austriache nella loro ritirata verso il Tirolo avevano causato molti guasti:

«La seconda Cantoniera è stata incendiata, e con questa tutto il legname dell'Appaltatore dello stradale, oltre alle Mobiglie del Cantoniere Pinchetti.

La Galleria in legname al Brauglio venne distrutta per 2/3 e le colonne utilizzate nei Casotti, pressi i Forti, pei quali si usarono anche tutte le colonne, correnti, ed assi e travi che difendevano la Strada, compresi quelli di ragione dell'Appaltatore che teneva depositati nel suo Magazzino alla IV Cantoniera.

Nella notte del 15 i Tedeschi hanno abbruciato i forti di Sponda Lunga coi rispettivi Casotti, ed appianati i forti in terra che avevano eretti attorno alla IV Cantoniera, dopo di che sgomberarono ritirandosi al di là del Confine, conducendo con loro cavalli, carri, e carrozze della Stazione Postale, non che le rispettive guide e gli stradajuoli coi giornalieri addetti all'ordinario servizio di manutenzione. I cantonieri della III e IV Casa si ritirarono in Tirolo colle loro famiglie, ove già da alcuni giorni vi erano anche il Prete ed il Ricevitore.

Il giorno 16 il Corpo del Generale Garibaldi occupò la posizione dello

---

<sup>3</sup> Archivio di Stato di Sondrio (d'ora in poi ASSO), s. acquisti, depositi, doni, Dono Sertoli – Donegani, b. II, fasc.5, Memorie sulle strade di Stelvio, Spluga e Lacuale.



Stelvio sino al Giogo senza rinvenire persona alcuna, trovando però tutte le Case aperte, guaste e danneggiate.

Il Casino dei Rotteri al Giogo venne rovinato interamente in ogni sua parte distruggendo le porte, scale, stufe, serramenti a vetri, rivestimenti, soffitti e pavimenti è rimasto puramente lo scheletro col Tetto.

La quarta Cantoniera venne spogliata dalla massima parte delle serrature, furono atterrate alcune porte, e nella massima parte spezzati i vetri, guaste le stufte e derubata la Campana d'avviso.

La Ricevitoria e Posta soffrì la stessa sorte della IV Casa Cantoniera.

La Casa del Capellano ed annesso Oratorio vennero manomessi allo stesso modo come si disse per la IV Cantoniera e Ricevitoria, oltre a ciò per facilitare il derubamento delle ferramenta e serrature tagliarono le guide ed intelature degli antiporti e serramenti.

La III Cantoniera venne interamente smantellata colla distruzione delle stufe, pavimenti, soffitti e rivestimenti di quasi tutti i locali, distruggendo i vetri, e le porte di accesso.

Il Casino dei Rotteri a Sponda Lunga venne trattato allo stesso modo di quello al Giogo, cioè fu puramente conservato il Perimetro ed il Tetto, osservandosi però che anche le murature dei contorni durante lo stanziamento delle Truppe austriache vennero guaste aprendo in esse delle feritoje.

La ferramenta stata requisita dal Capitano del Genio austriaco, per la costruzione dei fortini, unitamente ai carettoni, carricole ed altri attrezzi di ragione dell'Appaltatore, venne tutto trasportato nel Tirolo, e se ne abbandonarono alcune parte cioè carri matti, ne levarono le assi, ferri e ruote rendendoli inservibili». <sup>4</sup>

La situazione che si presentava al Torelli a pochi mesi dalla fine della guerra, non era certo delle più rosee. Era di competenza italiana la manutenzione di 22 chilometri di strada, i restanti 28 erano, invece, siti in territorio austriaco. Visto il degrado della carrozzabile: "si ristaurava" – osserva il Torelli – "solo quanto era strettamente necessario, perché non cadesse in rovina" e i danni di guerra comportavano una spesa giudicata eccessiva. Annota il Governatore: "Tutto ciò non comprende ancora quelle spese straordinarie che in un novennio pur si verificano infallibilmente; come lunghe tratte di muri e parapetti rovesciati dalle valanghe non comprende al pari le spese di sorveglianza di ingegneria sia ordinarie che straordinarie, colle quali tutte si arriverebbe forse al mezzo milione". <sup>5</sup>

Il problema aveva ormai radici decennali. "Le spese straordinarie" – scrive il Torelli – "quali ora esige la strada poco ingenti sino al 1848 il governo

---

<sup>4</sup> ASSO, Prefettura, Acque e Strade, b. 291, Promemoria dei guasti apportati dalle truppe Austriache alle Case Cantoniere, ed alla strada dello Stelvio da Bormio al Giogo.

<sup>5</sup> ASSO, Prefettura, Acque e Strade, b. 291, Relazione di Luigi Torelli del 14 febbraio 1860, vedi Appendice, doc. 1.



austriaco la mantenne con gran cura non avendo riguardo a spese, ma dopo quell'anno la trascurò. Molti guasti furono fatti in quell'anno assai più ne fece il tempo negli undici anni che corsero dal 1848 al 1859. Si restaurava solo quanto era strettamente necessario, perché non cadesse in rovina. Nello scorso anno ebbe a soffrire assai più”<sup>6</sup>

Prosegue il Governatore: “Fra i guasti principali che conviene riparare havvi quello delle gallerie in pietra costrutte per riparare la strada dalle valanghe in luoghi esposti a quei pericoli, gallerie tutte sconnesse e minaccianti rovina.

Da un calcolo approssimativo fatto fare dall'Ufficio Tecnico risulterebbe che per ristaurarla in modo da essere sicuri di non dover ricominciare quanto prima da capo occorrerebbero ora 126.000 lire, che comprenderebbero lavori alle gallerie, lavori ai muri di sostegno, ai parapetti ed alle case cantoniere. La spesa di ordinaria manutenzione per la parte di Strada corrente sul nostro territorio rileva a 18.000 lire, che per un decennio darebbero così 180.000. Aggiunte a queste le 126.000 per operazioni straordinarie a quest'ora necessarie ne risulta un totale di 386.000 lire nuove di Piemonte. Tutto ciò non comprende ancora quelle spese straordinarie che in un novennio pur si verificano infallibilmente; come lunghe tratte di muri e parapetti rovesciati dalle valanghe non comprende al pari le spese di sorveglianza di Ingegnerie sia ordinarie che straordinarie, colle quali tutte si arriverebbe forse al mezzo milione”.<sup>7</sup>

Purtroppo la resa economica dei traffici in transito per il Passo non era certo sufficiente a giustificare tale spesa, nei tempi normali: “egli è un fatto che nel commercio col Tirolo or era dalla Valtellina si esportava vino acquavita e castagne; dal Tirolo si importava bestiame, formaggio ed anche legname d'opera, segnatamente travi di grande portata.

L'entità di questo commercio è difficile a stabilirsi, poiché variò assai anche a seconda delle annate più o meno felici rapporto al vino: vi ebbe un'epoca nella quale la strada fu inoltre molto frequentata anche da viaggiatori; lo stabilimento de' Bagni di Bormio che trovasi su quella via traeva più lucro da quel passaggio che dalle sue terme che pure erano frequentate; anche quel transito di viaggiatori contribuiva a dar qualche lucro alla provincia che dovevano traversare per intero. Ma se è impossibile il precisare l'entità del commercio non essendovi dazio o dogana intermedia, si può sempre chiedere se ammesso che ritornassero le condizioni normali di questa provincia, valga la spesa di mantenere questa strada per il beneficio che può rendere?”<sup>8</sup>

Con acuta visione della realtà e delle mode del suo tempo il Torelli annota:

---

<sup>6</sup> Ibidem.

<sup>7</sup> Ibidem.

<sup>8</sup> Ibidem.



“Il passaggio dei viaggiatori conviene che cessi; poiché all’infuori di pochi che potrebbero ancora visitare quella meraviglia dell’arte, il gran numero dei viaggiatori preferirà sempre le strade ferrate, tanto più che a Bolzano che poco dista dalle salite della catena de’ monti lungo la quale è costrutta la strada, si trova la ferrovia che conduce a Verona. L’avvenire commerciale dello Stelvio non si presenta sotto auspici troppo felici”.<sup>9</sup>

Viste queste premesse l’obiettivo funzionario pone al suo superiore, il Ministro dei lavori pubblici, il quesito se convenga ancora mantenere la strada carrozzabile dello Stelvio o studiare la possibilità di aprire per i traffici con il Tirolo strade nuove alternative alla stessa. La carica di Ministro dei lavori pubblici era in quegli anni ricoperta da chi la Valtellina la conosceva bene: Stefano Jacini. Lo Jacini nel 1858, per incarico del Vice Re l’Arciduca Massimiliano d’Asburgo, aveva steso una relazione su quella terra che egli ebbe a definire l’Irlanda lombarda.<sup>10</sup>

Il Torelli riprendeva in considerazione la possibilità di costruire una strada carrozzabile lungo la vallata del Fraele o attraverso il Passo di Santa Maria, con conseguente passaggio, in entrambe le ipotesi, per un determinato tratto in territorio svizzero, cosa che per il vero non sembrerebbe aver ancora ottenuto il placito della Confederazione, se il 19 dicembre 1859 da Torino il Direttore della 2a Sezione delle Legazioni del Ministero degli Affari Esteri scriveva al Governatore della Valtellina, Cav. Luigi Torelli: “Quantunque dal Trattato di Zurigo non consti che si debba istituire una commissione per determinare i nuovi passi e punti di comunicazione coll’Austria, né dal carteggio dei Plenipotenziari di S. M. risulti che si sia pure fatto parola de quest’argomento, nulla di meno ho creduto bene d’interpellare uno di essi plenipotenziari che trovasi attualmente in Torino.

Questi mi confermò che a Zurigo non erasi punto trattato di quest’argomento.

La S. V. Illustrissima può quindi essere certa che per ora almeno non si verrà ad accordi coll’Austria che possano pregiudicare la questione della strada dello Stelvio”.<sup>11</sup>

Torelli scrive: “Ingegneri pratici de’ luoghi assicurano che con mezzo milione o poco più si fa una buona strada per que’ antichi passi e ciò anche pel motivo che per un tratto di qualche chilometro si utilizza la strada stessa dello Stelvio. Questa strada sarebbe puramente commerciale anzi quel motivo che la fece rigettare dall’Austria ossia che percorre un tratto di territorio Svizzero è per il nostro Stato un motivo di più, per presceglierla, poiché diviene anche sotto il punto di vista militare una strada sicura essendovi fra lo stato nostro e l’Austria una vallata Svizzera e quindi un terreno neutrale

---

<sup>9</sup> Ibidem.

<sup>10</sup> S. JACINI, Sulle condizioni economiche della provincia di Sondrio, Introduzione di Leopoldo Marchetti, Banca Popolare di Sondrio, Sondrio, 1963.

<sup>11</sup> ASSO, Prefettura, Acque e Strade, b. 291, 1859 dicembre 19, Torino. Lettera del Direttore della Divisione Legazioni, 2a Sezione del Ministero degli Affari Esteri.



che non si può violare con facilità, perché esigerebbe una lunga marcia, per territorio neutro”.<sup>12</sup>

La risposta da Torino giunse alla fine di marzo di quello stesso 1860. Il Ministro dei lavori pubblici, Jacini, da Torino il 28 marzo scriveva al Governatore di Sondrio: “Ogni proposta tendente a migliorare le condizioni di una provincia percossa da sì gravi sventure, verrà sempre accolta ed appoggiata con favore dallo scrivente, appena sia conciliabile cogli interessi dello Stato, e possa venir sostenuta con successo presso il Parlamento Nazionale.

Nel progetto d’abbandono dello Stelvio, che forma l’oggetto della comunicazione della S. V. Illustrissima, l’interesse diretto della Valtellina non verrebbe in alcun modo pregiudicato col sospendere ogni definitivo giudizio sulla maggiore o minore opportunità di adottarlo. I rapporti Commerciali della Valtellina col Tirolo sarebbero mantenuti intatti mediante la manutenzione della strada dello Stelvio, e questa non cesserebbe fino a che non venisse condotta a termine la nuova linea deferita all’esame di questo Ministero”.<sup>13</sup>

“Il Sottoscritto osserva innanzi tutto” – annota Jacini – “come dimostrata più in modo indiscutibile la convenienza economica e politica della nuova linea, egli dovrebbe pur sempre deferire al Parlamento il progetto della nuova strada onde ottenere i fondi necessari alla sua costruzione.

Nel caso attuale non si tratterebbe di un semplice storno, ma di un capitale effettivo da sborsarsi in breve tempo e da iscriversi quindi nel bilancio di due anni al più, ed a cui non potrebbe servir d’equilibrio la fittizia capitalizzazione delle spese ordinarie e straordinarie richieste dalla manutenzione dello Stelvio, e di cui fa cenno la S. V. Illustrissima nel suo rapporto”.<sup>14</sup>

Il Ministro analizza poi l’aspetto militare. “L’opportunità militare e politica di mutare la linea non si sottrae, ad avviso del sottoscritto, a qualche seria obiezione.

Se si considera l’attuale strada come militare, il Ministero dei Lavori pubblici dovrebbe comunicare il suo piano di cambiamento al Ministro della Guerra, ed anche da ciò nascerebbero occasioni di inevitabili ritardi.

Sotto il punto di vista militare sembra al sottoscritto che la strada sia piuttosto pregiudicievole all’Austria che all’Italia. Difficilmente l’Austria s’attenterebbe d’inoltrarsi in un paese ostile per una via che offre per molte miglia una marcia tanto pericolosa ad una truppa nemica. In tempo di pace colla padronanza assoluta del paese, l’Austria poteva avventurare le sue truppe e le sue artiglierie attraverso le gole della Valtellina, ma non correrà mai sì grave rischio a guerra dichiarata e fra popolazioni nemiche ed arma-

---

<sup>12</sup> ASSO, Prefettura, Acque e Strade, b. 291, Relazione di Luigi Torelli del 14 febbraio 1860, vedi Appendice, doc. 1.

<sup>13</sup> ASSO, Prefettura, Acque e Strade, b. 291, 1860 marzo 28, Torino. Lettera del Ministro dei lavori pubblici, Stefano Jacini, al Governatore di Sondrio sulla Strada Nazionale dello Stelvio.

<sup>14</sup> Ibidem.



te. Negli avvenimenti dello scorso anno l’Austria preferì di spedire le sue immense truppe per unica via, anziché azzardarsi a marcie che potevano riescirle disastrose anche pella sola improvvisa insurrezione d’una popolazione disarmata, ma padrona dei monti. D’altronde poche ore basterebbero per rendere assolutamente impraticabile in molti punti la strada militare che da Lecco corre alle giogaje dello Stelvio”.<sup>15</sup>

“Lo scrivente” – obietta Jacini – “non suppone che il negato od accordato consenso dell’Austria all’abbandono della Strada dello Stelvio potrebbe facilitare le trattative pella nuova congiunzione col Tirolo che le venisse proposta. E’ troppo noto per mille fatti, come l’Austria per obbedire alle sue viste politiche non esiti a pregiudicare i più vitali interessi dei propri sudditi. Per altra parte tutto ciò che può offrire all’Austria argomento di discussione col Governo di S. M., deve, pel momento almeno, essere evitato colla maggiore cautela.

Lo scrivente trova un’altra difficoltà nel bisogno che vi sarebbe di passare, colla nuova strada per un tratto del territorio Svizzero. Le strade internazionali soggette a straniere prescrizioni stradali e daziarie, aggravano spesso di soverchie spese il libero andamento del Commercio. Questa strada andrebbe soggetta alle oscillazioni politiche che possono insorgere non con uno ma con due Stati confinanti. Il transito pella Svizzera poi, nel caso fosse colpito da alcun onere fiscale, aggraverebbe d’una inopportuna spesa il limitato commercio della Valtellina col Tirolo”.<sup>16</sup>

Analizza, poi, l’aspetto puramente economico dell’operazione e conclude: “Le ragioni sovra esposte inducono il sottoscritto a ravvisare inopportuno, almeno attualmente, qualsiasi studio sul progettato cambiamento del passaggio delle Alpi. Ciò non toglie però ch’egli faccia plauso e ravvisi meritevole d’encomi il particolare e vivo interessamento che mette la S. V. Illustrissima in tutto ciò che può condurre a migliorare le condizioni economiche della provincia alle sagge di Lei cure affidata”.<sup>17</sup>

La pratica il 20 luglio 1860 fu inviata definitivamente agli atti, con nota autografa del Torelli.<sup>18</sup>

Così la strada dello Stelvio si salvò dall’abbandono e continuò ad essere mantenuta anche negli anni successivi, per giungere sino a noi, maestoso esempio del genio e dell’opera dell’ing. Carlo Donegani (1775 – 1845).

---

<sup>15</sup> Ibidem.

<sup>16</sup> Ibidem.

<sup>17</sup> Ibidem.

<sup>18</sup> ASSO, Prefettura, Acque e Strade, b. 291, A tergo della Lettera del Ministro dei lavori pubblici, Stefano Jacini, al Governatore di Sondrio sulla Strada Nazionale dello Stelvio, datata Torino, 28 marzo 1860, si legge: “20/7 60 Agli Atti Torelli”.





## Documenti:

1.

### STELVIO

Oggetto  
Al Ministero dei Lavori Pubblici  
Torino

Il Governatore della Provincia di Sondrio  
propone il quesito  
Se convenga mantenere l'attuale strada  
dello Stelvio  
In caso negativo qual strada  
convenga sostituire per mantenere  
la comunicazione col Tirolo. (1)

(1) *Cassato: Progetto/ Abbandono della Strada dello Stelvio e/ Istituzione della linea del Fraele.*

Fra tutte le strade che vennero costruite dal governo austriaco nessuna eguagliò quella dello Stelvio per ardire e difficoltà superate. Essa valica le Alpi passando per un giogo che si eleva a 2814 metri sul livello del mare in strada ed è il più alto passaggio con strada carrozzabile che si trovi non solo in Europa ma sul globo intero.

La strada dello Stelvio propriamente detta parte da Bormio che trovasi ai piedi di quello sale per 22736 metri sino alla vetta e discende quindi in Tirolo costeggiando l'Ortelspitz il monte più alto in Europa dopo il monte Bianco.

Essa mette capo nella pianura dell'Alto Adige a Spanding presso Mals e la discesa si sviluppa sopra una linea di 28300 m. Al che la strada dello Stelvio dall'una all'altra parte de' monti misura oltre 50 chilometri. Questa strada era compresa in una sola manutenzione, ed affidata alla Direzione lombarda benché più della metà si trovasse sopra al suolo tirolese.

Lo scopo principale nel quale venne costruita questa strada fu militare e nelle citazioni ufficiali porta proprio il titolo di strada militare e costituisce la più breve linea fra la Lombardia e Vienna. Scopo secondario fu quello di promuovere il commercio fra la Valtellina e il Tirolo. A determinare questa scelta non fu probabilmente estraneo quel sentimento di emulazione sorto nei governi dopo la caduta di Napoleone di far opere che potessero gareggiare e vincere la più famosa strada del Sempione. La strada dello Stelvio venne progettata nel 1818 ed eseguita nei cin(que) dal 1820 al 1824 nel quell'anno venne aperta al pubblico e per verità se si trasinando



alle difficoltà vinceva a suoi tempi ogni altra e poteva giustamente passare per una meraviglia. Per circa trent'anni essa dacché incominciò ad esser conosciuta venendo fino al 1848 si ebbe sempre, nella stagione estiva un passaggio non indifferente di viaggiatori che dalla Germania recandosi in Italia preferivano questa via anche nello scopo di vedere quel grande sforzo dell'arte, che li faceva viaggiare per molte ore lungo i fianchi delle sterminate ghiacciaie dell'Ortelspitz e del Braulio. Ma tant'opera non si era ottenuta senza grandi sacrifici, ingente fu la spesa di prima costruzione e grandissima quella della successiva manutenzione. La prima importò oltre due milioni somma che ora, che le sono pure fatte a [*parola di difficile lettura*] su strade ferrate, può non sorprendere ma se si riferisce alle spese delle strade d'allora è ingente; a questa si aggiunsero più che altrettanto in spese di riparazioni straordinarie, continuamente necessarie e queste inoltre dell'annua manutenzione di circa 40.000 prendendo la media, poiché la cifra restò quasi ad ogni nuovo appalto ora in più ora in meno.

Questa gran strada scorre ora per 22 chilometri pel nostro territorio e per 28 sul territorio austriaco perché si è la vetta dello Stelvio che forma il confine.

Ora si presenta naturale la questione *se convenga conservare questa strada?*

E questione grave per lo Stato e per prima per questa provincia.

Come suo amministratore io ho obbligo di difendere i suoi interessi; come impiegato dello Stato ho l'obbligo di non chiedere nemmeno per essa sacrificj troppo gravosi all'erario e fuori di proporzione coll'altre che possono recare alla provincia.

Io tratterò la questione colla maggior possibile imparzialità, tanto più che parmi possibile una soluzione che concilia gli interessi sì dello Stato che della provincia.

Prima di entrare in questa disamina importa prevenire una obbiezione che si presenta ovvia.

La strada dello Stelvio è strada *internazionale* nel più stretto senso della parola. Si potrebbe chiedere se non convenisse conoscere prima anche l'intenzione dell'Austria?

Sarà egli già opportuno far prevedere questa interpellanza, o prendere la propria decisione e regolarsi secondo quella?

E' ovvio che qualora l'Austria abbandonasse la sua parte, andrebbe anche una proposta di dover conservare la nostra ed ogni studio sulla sua convenienza o ne sarebbe superfluo.

Qualunque siano i piani dell'Austria in proposito io credo che il nostro Governo debba prendere esso la propria determinazione, fare il suo studio, pesarne le ragioni, e regolarsi secondo queste prendendo l'iniziativa in tutti i casi.

Ritornando al quesito principale: se convenga o no mantenere la strada



dello Stelvio sarà opportuno per scioglierlo rimontare allo scopo sul quale venne costruita. Come già dissi lo scopo principale fu militare il secondario fu commerciale.

Or sarebbe egli opportuno mantenerla nello scopo principale?

Fra tutti i passaggi alpini quello dello Stelvio è uno dei più facili a difendersi; la strada passa fra gole sì strette, sì svolge le tante volte sulla linea verticale per poter raggiungere l'altura, passa per tanti punti che uniscono profondissimi burroni che poche soldati risoluti terrebbero addietro qualunque armata. La distruzione di que' passaggi sarebbe poi opera, di poche ore. Finché entrambi i versanti erano soggetti al medesimo padrone tutte queste difficoltà scomparivano, ma dacché la strada è di due padroni ogni passo riprende tutta la sua importanza e diventa una fortezza naturale. L'Austria stessa non poté trarne nessun partito poiché nella prima occasione che le sarebbe stata utile, nella guerra del 1848 avvenne che l'istinto naturale e belligero della popolazione di questa provincia oppressa udita la sollevazione di Milano la spinse ad occupare immediatamente lo Stelvio, talché prevenne i Tirolesi e quantunque quelli tentassero di riprenderlo, ne furono respinti e quel passo rimase sempre in potere dei nostri. Nella scorsa campagna 1859 invece il passo fu sempre di loro potere, esso è così forte naturalmente che rimane del primo occupante per poco che sia risoluto.

Lo scopo militare non si potrebbe più ammettere né dall'una parte né dall'altra.

Rimane lo scopo commerciale che da secondario diverrebbe principale anzi unico.

Per decidere se convenga mantenere questa strada a quest'unico scopo conviene farsi un'idea precisa delle spese che esige sia di ordinaria manutenzione che per riparazioni straordinarie.

La spesa ordinaria risulta da un contratto d'appalto complessivo che ammonta ora a 40/m lire ma per queste 22 spettano al versante tirolese.

Le spese straordinarie quali ora esige la strada poco ingenti sino al 1848 il governo austriaco la mantenne con gran cura non avendo riguardo a spese, ma dopo quell'anno la trascurò. Molti guasti furono fatti in quell'anno assai più ne fece il tempo negli undici anni che corsero dal 1848 al 1859. Si ristaurava solo quanto era strettamente necessario, perché non cadesse in rovina. Nello scorso anno ebbe a soffrire assai più. Gli Austriaci nella loro ritirata abbruciarono la 2a casa costruita svaligiarono e scassarono ogni cosa non che la terza e la quarta tuttavolta questi sono fra i minori danni. Fra i guasti principali che conviene riparare havvi quello delle gallerie in pietra costrutte per riparare la strada dalle valanghe in luoghi esposti a quei pericoli gallerie tutte sconnesse e minaccianti rovina.

Da un calcolo approssimativo fatto fare dall'Ufficio Tecnico risulterebbe che per ristaurarla in modo da essere sicuri di non dover ricominciare quanto prima da capo occorrerebbero ora 126.000 lire, che comprenderebbero lavori alle gallerie, lavori ai muri di sostegno, ai parapetti ed alle



case cantoniere. La spesa di ordinaria manutenzione per la parte di Strada corrente sul nostro territorio rileva a 18.000 lire, che per un decennio darebbero così 180.000. Aggiunte a queste le 126.000 per operazioni straordinarie a quest'ora necessarie ne risulta un totale di 386.000 lire nuove di Piemonte. Tutto ciò non comprende ancora quelle spese straordinarie che in un novennio pur si verificano infallibilmente; come lunghe tratte di muri e parapetti rovesciati dalle valanghe non comprende al pari le spese di sorveglianza di Ingegnerie sia ordinarie che straordinarie, colle quali tutte si arriverebbe forse al mezzo milione.

Ora che ho dato un'idea della spesa conviene riprendere ad esame l'entità del commercio che si fa per quella via. Questa provincia ha per prodotto principale della Valle il vino e quindi la seta. La strada, mettendo essa capo al Tirolo tedesco che manca di vino ed abbonda in bestiame, doveva promuovere questo scambio e così avvenne. Pertanto di questo commercio è però d'upo rifarsi alle epoche anteriori al 1848, poiché in quell'anno e nel successivo gli avvenimenti politici sospesero ogni commercio da quel lato, e dopo sopravvenne la malattia delle uve che distrusse per nove anni consecutivi il prodotto del vino talché si dovette importarne, anziché esportarne.

Ma ritornando ai tempi normali egli è un fatto che nel commercio col Tirolo or era dalla Valtellina si esportava vino acquavita e castagne; dal Tirolo si importava bestiame, formaggio ed anche legname d'opera, segnatamente travi di grande portata.

L'entità di questo commercio è difficile a stabilirsi, poiché variò assai anche a seconda delle annate più o meno felici rapporto al vino: vi ebbe un'epoca nella quale la strada fu inoltre molto frequentata anche da viaggiatori; lo stabilimento de' Bagni di Bormio che trovasi su quella via traeva più lucro da quel passaggio che dalle sue terme che pure erano frequentate; anche quel transito di viaggiatori contribuiva a dar qualche lucro alla provincia che dovevano traversare per intero. Ma se è impossibile il precisare l'entità del commercio non essendovi dazio o dogana intermedia, si può sempre chiedere se ammesso che ritornassero le condizioni normali di questa provincia, valga la spesa di mantenere questa strada per il beneficio che può rendere? Nell'interesse dello Stato sarebbe difficile il sostenerlo. Vi sarebbe indubbiamente un vantaggio per la Provincia, ma non in relazione al sacrificio, che lo Stato dovrebbe sostenere. Ammesso pure che tornassero le condizioni normali converrà ora aggiungere il dazio di entrata nei paesi austriaci che deve pure incitare il guadagno. Il passaggio dei viaggiatori conviene che cessi; poiché all'infuori di pochi che potrebbero ancora visitare quella meraviglia dell'arte, il gran numero dei viaggiatori preferirà sempre le strade ferrate, tanto più che a Bolzano che poco dista dalle salite della catena de' monti lungo la quale è costrutta la strada, si trova la ferrovia che conduce a Verona. L'avvenire commerciale dello Stelvio non si presenta sotto auspici troppo felici.



Nell'interesse generale dello Stato è questione quanto meno assai dubbia se lo scopo principale ed è caduto e divenuto impossibile quando lo si volesse mantenere, lo scopo secondario è troppo tenue per il sacrificio che esige.

Nell'interesse però della Provincia tenue qual è, pur sarebbe sempre qualcosa tanto più trattandosi di una provincia bersagliata da nove anni di mancati raccolti e ridotta in tale miseria che ogni sottrazione le riesca più sensibile.

In questo conflitto che nasce fra l'interesse dello Stato e quello della Provincia converrebbe pure che questi si rassegnasse aspettando sollievo da un più utile impiego de' risparmi che si procura allo Stato coll'abbandono di quella via. Or bene le località medesime presentano questa possibilità, le persone le più cognite di qui questi asseriscono che con quanto lo Stato risparmia in un decennio di manutenzione e riparazioni straordinarie abbandonando lo Stelvio, può fare una strada di montagna non del lupo di guerra dello Stelvio, ma quanto basti per commercio e del genere di quella Svizzera a noi vicina della Bernina; Strada che importerebbe al confronto una tenue spesa di manutenzione e che partendo da Bormio condurrebbe direttamente in Svizzera ed indirettamente in Tirolo per passi di gran lunga più facili e sicuri che non sia quello dello Stelvio, a cui permetto di chiamare per questa idea la speciale attenzione del Ministero.

Per quanto gigantesca sia la catena de' monti che divide l'Italia dalla Germania essa offre agli altrui confini di questa Provincia alcuni punti comparativamente bassi e furono utilizzati ne' tempi andati per stabilire le comunicazioni reciproche. Nel medio evo Bormio era un borgo considerevole ed uno scalo di commercio fra la repubblica veneta e la Germania. La vicina Valcamonica essendo terra di S.t Marco come allora si diceva, non necessitava che traversare passi di second'ordine per venire nel contado di Bormio che allora si reggeva a repubblica; quivi come paese di confine eravi una dogana il cui fabbricato benché trasformato, esiste ancora, ed il commercio faceva posta e Bormio era divenuto un piccolo centro; il passo più facile da quivi pel Tirolo si apriva in una valle detta del Fraele a sinistra della linea seguita dalla strada dello Stelvio. Questo passo non conduce direttamente al Tirolo ma in una vallata Svizzera detta di Monastero e per essa al Tirolo nella pianura di Mals, ove pure sbocca quella dello Stelvio. Convien dire che antichissimo sia quel passo perché in un punto il più stretto vennero erette due torri ora in rovina, che si chiamano le Torri del Fraele e nessuna cronaca anche fra le più antiche sa indicare l'epoca nella quale vennero erette, ma sono qualificate col titolo di antichissime ne' più antichi scritti. Bormio borgo ridotto ora a 1700 abitanti ne contava nel secolo XIV più di 6/m; contrade intere scomparvero e rimangono solo le vestigia e qualche chiesa isolata, che un tempo era centro di gruppi di case. Il commercio aveva fatto sorgere quel borgo e decadde quando il commercio fra nazione e nazione si aprì vie più comode; non pertanto qualche commercio fra le



province finitime rimase ancora e quello fu fatto sempre per la via sudetta del Fraele, finché sorto lo Stelvio fu abbandonata quella via ed essendo state trascurate le poche ma necessarie riparazioni il passo divenne impraticabile.

Questo passo ha un vantaggio che basta annunciarlo per comprendere quanto debba essere preferito a quello dello Stelvio ed è che si trova a non meno di 800 metri più basso sul livello del mare in confronto al primo. Se la valle di Monastero in luogo di essere Svizzera fosse stata dell'Austria non sarebbe venuto in pensiero a nessuno che protende al titolo di Ingegnere di progettare la strada dello Stelvio, avendo a fianchi un passo così basso in confronto di quello, ma dacché non si poteva toccare territorio estero volendosi una strada militare, fu giuocoforza passare per quella vetta; anzi uomini dell'arte avevano proposto che il governo austriaco acquistasse se possibile la piccola vallata Svizzera o per danaro o mediante cambio per aprirvi la strada militare meno costosa e più sicura, ma Francesco Primo irritato allora (1820) non si sa per qual ragione contro i Griggioni non volle nemmeno che si tentasse, ed ordinò che si passasse per lo Stelvio.

Ho accennato questa circostanza per dimostrare come anche allora gli uomini dell'arte riconoscessero i vantaggi del passo del Fraele.

Ingegneri pratici de' luoghi assicurano che con mezzo milione o poco più si fa una buona strada per que' antichi passi e ciò anche pel motivo che per un tratto di qualche chilometro si utilizza la strada stessa dello Stelvio. Questa strada sarebbe puramente commerciale anzi quel motivo che la fece rigettare dall'Austria ossia che percorre un tratto di territorio Svizzero è per il nostro Stato un motivo di più, per presceglierla, poiché diviene anche sotto il punto di vista militare una strada sicura essendovi fra lo stato nostro e l'Austria una vallata Svizzera e quindi un terreno neutrale che non si può violare con facilità, perché esigerebbe una lunga marcia, per territorio neutro.

Data ora un'idea di quella linea i cui ulteriori dettagli spetteranno a studii più accurati qualora codesto Ministero convenga nella massima di farla studiare, fosse naturale la questione se d'essa valga quella spesa che si deve incontrare anche solo nel limite accennato? Di questo ne ho la più ferma convinzione, lo credo sulla fede di uomini pratici de' luoghi e del commercio fra la Valtellina la Svizzera ed il Tirolo. Sarebbe una strada che potrebbe non solo indennizzare la perdita dello Stelvio, ma divenire una delle principali risorse dell'alta Valtellina e la ragione sta nella diversa natura della strada determinata dalla diversa altezza del passo in confronto allo Stelvio e dalla vallata del Fraele lunga e piana. Il passo non si eleva che a circa 200 metri sul livello del mare e tolto il primo accesso all'altipiano del Fraele, che esige la maggior spesa, la linea rimanente è delle più comode che si possono trovare fra monti, il passaggio con carri esigerebbe minor trazione e quindi minor spesa e sarebbe aperto quasi tutto l'anno come lo era nei tempi remoti; ma quanto aumenterebbe il pregio di questa



Strada sarebbe che d'essa condurrebbe tanto in Tirolo che nella Bassa Engadina, laddove lo Stelvio con tutte le sue difficoltà non conduceva che in Tirolo. I vantaggi di questa linea su quella dello Stelvio sono molti e grandi ed è indubitato che una simile strada sarebbe accolta come una delle più grandi mezzi di aiuto che si possano procurare a quelle popolazioni per le quali la perdita dello Stelvio sostituita da nulla sarebbe di danno. Con quel mezzo si cambierebbe l'interesse dello Stato e quello della Provincia.

Essa può divenire una vera risorsa e tale che lo Stato indirettamente ne potrà trarre un vantaggio possibile dalle migliorate condizioni de' abitanti è una strada così indicata dalla natura che converrebbe studiarla anche a caso vergine ossia nel caso che lo Stato non avesse già un grande vantaggio nell'abbandono dello Stelvio.

Ma quivi sorse un'altra questione della natura di quella da me fatta rapporto allo Stelvio. Se metti caso alla Svizzera converrà pur sapere quali saranno le intenzioni della Svizzera.

Rapporto allo Stelvio ho concluso col dire che qualunque siano i piani del governo austriaco intorno ad esso conveniva che il nostro prendesse la sua risoluzione e ciò perché essendo quella dell'abbandono se quella del governo austriaco fosse diversa, convenien pure che si rassegni. Date le sue condizioni finanziarie non saprei concepire come potesse risolversi per la conservazione costosissima anche per lui, ma ad ogni modo non occorre di interpellarlo prima.

Rapporto alla linea del Fraele si presenta il caso opposto. In luogo dell'abbandono di una strada esistente si propone la costruzione di una nuova quindi sorge una specie di questione preliminare che è: *Se la Svizzera ed il Canton Griggione saranno poi disposti a collegarsi con noi per quella via costruendo la continuazione pel loro territorio?*

Ammessa una risposta negativa è inutile l'incontrare anche solo le spese degli [parola di difficile lettura] preventivi tecnici che condurrebbero a sterili risultati.

Io mi sono fatto il primo così era naturale questa dimanda ed ho voluto accertarmi delle disposizioni in Svizzera a tale riparto con quella latitudine ed in modo ancor vago che non impegna nulla. Conoscendo chi poteva soprattutto influire per un consimile progetto del Cantone Griggione lo feci interessare sulla possibile compartecipazione della Svizzera a stabilire una nuova comunicazione per il passo di S. Maria o pel Fraele?

Conviene che qui spieghi quella frase del passo di S. Maria.

Se si esamina la carta si vede che presso l'ultima cantoniera sullo Stelvio s'apre il varco alla vallata svizzera di Monastero il cui passo che traversa a poche centinaia di metri dalla sudetta IV Cantoniera si chiama di S.ta Maria. Qualora la Svizzera fosse fatta disposta a fare la strada che da quell'altipiano conduce nella valle stessa quasi nessuna spesa sarebbe occorso da parte del nostro stato ma eravi il grave inconveniente che conveniva mantenere la massima parte dell'attuale strada dello Stelvio; se pure a nulla la



spesa di prima costruzione rimaneva sempre quella de' restauri e manutenzione. Aveva già gran dubbio che potesse avvenire alla Svizzera perché doveva fare una strada dispendiosa per discendere nella profonda valle di Monastero. Ad ogni modo volli interpellare e porsi sott'occhio i due passi possibili. Mi venne risposto che quanto al passo di S.ta Maria non eravi probabilità di sorta, perché quella strada non gioverebbe che alla piccola vallata di Monastero popolata di circa tremila abitanti che per essa discenderebbero a Bormio; ma pel rimanente del Cantone non eravi convenienza andare sino presso il Tirolo per salire fino all'altezza della IV Cantoniera e da quivi discendere in Valtellina per far poi una strada che discenda con un tollerabile declivio nella valle sottostante occorreva un'ingente spesa, essendo il piano del monte irto e dirupato. Ma quanta poca simpatia destava quella linea altrettanto accetta poteva essere quella del Fraele che dava una comunicazione coll'alta Valtellina più facile e più pronta e nell'interesse della provincia stessa permetteva una diramazione anche per la valle di Monastero talché con quella si poteva dire che la Valtellina era legata colla Svizzera e col Tirolo, laddove invece per la via di S.ta Maria o del passo della Moranza come si chiama il monte, si toccava bensì suolo Svizzeri ma si era segregati dalla rete stradale perché prossimi al confine del Tirolo e solo per lunghissimo giro potevasi andare in Engadina.

Quelle ragioni ma soprattutto quella che non vi sarebbe chi vuol assumersi la spesa troncarono ogni disegno sul passo della Moranza al quale si oppose anche dal canto nostro la ragione della manutenzione sempre forte della strada da Bormio alla IV Cantoniera. Per questo non ne feci prima cenno come cosa superflua ed ora ho voluto ricordarla perché chi osserva solo la carta geografica potrebbe fare l'osservazione consimile che aveva fatto anch'io. La linea del Fraele salvo modificazioni che spettano al progetto di dettaglio è quella che più conviene a noi ed alla Svizzera. Rapporto a quest'ultima conviene che pur ora il Ministero creda sulla mia asserzione né la farei senza fondamento. Quantunque possano essere i risultati di una negoziazione in proposito anche negativi sono certo che non si accoglie la proposta con un rifiuto, le persone da me fatte interpellare sono troppo alto locate per ingannarsi sull'accoglienza che può fare simile proposta nel Cantone Griggione il più interessato; anzi il medesimo mi fece osservare che qualora si volesse inco<r>are una simile pratica non converrebbe perder tempo perché il Canton Griggione sta ora precisamente compiendo tutta la sua rete stradale e più facile esser sarebbe a far propria ora anche una somma per quella nuova comunicazione che più tardi quando più non si pensa che all'esecuzione delle strade decretate.

Io credo che la convenienza della Svizzera è indirettamente anche una prova della nostra poiché essa non si vorrebbe sobbarcare ad una spesa senza una speranza fondata d'un utile risultato il quale essendo commerciale deve per natural conseguenza esser reciproco; ma io credo che de' due stati quello che ha la convenienza ancor maggiore è il nostro che avrà una





comunicazione anche col Tirolo.

Questo è il piano che ho l'onore di poter esporre. Esso non aggrava la condizione attuale dello stato facendosi con quanto si risparmia. Lo Stato ha certo il diritto di volere anche l'intero guadagno, ma non credo che sarebbe né conveniente, né epico come ripeto la provincia ha sempre un vantaggio dalla strada dello Stelvio, se anche comperato a caro prezzo per lo Stato, levar quest'utile per sostituirvi nulla, mentre si può richiamare a nuova vita que' passi ridonando loro l'antichissima strada che ricorda i loro bei tempi sarebbe una durezza verso di loro immeritata.

Io verrò qui alla conclusione proponendo che il Ministero voglia far procedere ad un maturo esame per entrambi le questioni sia per l'abbandono dello Stelvio che per l'aprimiento dell'altra strada del Fraele onde stabilire una facile comunicazione colla Svizzera e col Tirolo.

Osservo quanto al primo punto che il contratto in corso di manutenzione con certo Buzzi scade col 31 ottobre 1861 e che qualora codesto Ministero adotti quella determinazione converrà in via diplomatica come crede parteciparla in tempo [parola di difficile lettura].

Se al governo Austriaco interessa promuovere il commercio del Tirolo dovrebbe esser lieto di apprendere che non le si vuol troncare ma anzi a [parola di difficile lettura] poiché non havvi dubbio di sorta che collo stesso Tirolo il commercio per il passo del Fraele sarà maggiore assai che per quello dello Stelvio qualora si volesse mantenere.

Quanto al secondo punto converrebbe che codesto Ministero o per via della Legazione di Berna o meglio forse anche direttamente con Coira intavolasse le trattative necessarie per intendersi almeno sul principio generale se si accetterebbe o no una nuova comunicazione per le vie accennate dopo di che potrebbe con speranza di esito far studiare la linea e formarsi un concetto netto della sua spesa e della sua importanza. Si unisce per maggior chiarimento un abbozzo indicante la nuova linea il quale però è puramente per dar un'idea del duplice scopo che avrebbe la strada, ma lontano dall'essere già un frutto di maturi studi.

Il Soprintendente

Torelli.



2.

Torino, 28 marzo 1860

Ministero  
Dei Lavori Pubblici  
Seconda Divisione  
N. 10370  
Oggetto: Strada Nazionale dello Stelvio.

Al Sig. Governatore  
di  
Sondrio.

La comunicazione che la S. V. Illustrissima si piacque di fare a questo Ministero, in data del 7 corrente, sulla maggiore o minore opportunità d'abbandonare la strada dello Stelvio per aprirne un'altra attraverso le giogaje del Fraele, fu argomento di speciale attenzione per parte del sottoscritto.

Ogni proposta tendente a migliorare le condizioni di una provincia percorsa da sì gravi sventure, verrà sempre accolta ed appoggiata con favore dallo scrivente, appena sia conciliabile cogli interessi dello Stato, e possa venir sostenuta con successo presso il Parlamento Nazionale.

Nel progetto d'abbandono dello Stelvio, che forma l'oggetto della comunicazione della S. V. Illustrissima, l'interesse diretto della Valtellina non verrebbe in alcun modo pregiudicato col sospendere ogni definitivo giudizio sulla maggiore o minore opportunità di adottarlo. I rapporti Commerciali della Valtellina col Tirolo sarebbero mantenuti intatti mediante la manutenzione della strada dello Stelvio, e questa non cesserebbe fino a che non venisse condotta a termine la nuova linea deferita all'esame di questo Ministero.

Lo scrivente non ha potuto giudicare a fondo l'argomento su cui si aggira la proposta della S. V. Illustrissima. A far questo occorrerebbero studii ed esami locali; però dall'esposizione delle idee dello scrivente la S. V. Illustrissima vedrà l'interessamento con cui venne accolta la sua comunicazione.

Il Sottoscritto osserva innanzi tutto come dimostrata più in modo indiscutibile la convenienza economica e politica della nuova linea, egli dovrebbe pur sempre deferire al Parlamento il progetto della nuova strada onde ottenere i fondi necessari alla sua costruzione.

Nel caso attuale non si tratterebbe di un semplice storno, ma di un capitale effettivo da sborsarsi in breve tempo e da iscriversi quindi nel bilancio di due anni al più, ed a cui non potrebbe servir d'equilibrio la fittizia capitalizzazione delle spese ordinarie e straordinarie richieste dalla manutenzione dello Stelvio, e di cui fa cenno la S. V. Illustrissima nel suo rapporto.

La necessità pertanto che il progetto da deferire alle Camere venga cor-



redato da studii positivi dai risultato delle negoziazioni che avrebbero ad aprirsi colla Svizzera e coll' Austria, implica una perdita di tempo che sorpasserebbe il limite indicato pella durata dell'esistente contratto di manutenzione.

L'opportunità militare e politica di mutare la linea non si sottrae, ad avviso del sottoscritto, a qualche seria obbiezione.

Se si considera l'attuale strada come militare, il Ministero dei Lavori pubblici dovrebbe comunicare il suo piano di cambiamento al Ministro della Guerra, ed anche da ciò nascerebbero occasioni di inevitabili ritardi.

Sotto il punto di vista militare sembra al sottoscritto che la strada sia piuttosto pregiudicievole all' Austria che all' Italia. Difficilmente l' Austria s'attenterebbe d'inoltrarsi in un paese ostile per una via che offre per molte miglia una marcia tanto pericolosa ad una truppa nemica. In tempo di pace colla padronanza assoluta del paese, l' Austria poteva avventurare le sue truppe e le sue artiglierie attraverso le gole della Valtellina, ma non correrà mai sì grave rischio a guerra dichiarata e fra popolazioni nemiche ed armate. Negli avvenimenti dello scorso anno l' Austria preferì di spedire le sue immense truppe per unica via, anziché azzardarsi a marcie che potevano riescirle disastrose anche pella sola improvvisa insurrezione d'una popolazione disarmata, ma padrona dei monti. D'altronde poche ore basterebbero per rendere assolutamente impraticabile in molti punti la strada militare che da Lecco corre alle giogaje dello Stelvio.

Lo scrivente non suppone che il negato od accordato consenso dell' Austria all'abbandono della Strada dello Stelvio potrebbe facilitare le trattative pella nuova congiunzione col Tirolo che le venisse proposta. E' troppo noto per mille fatti, come l' Austria per obbedire alle sue viste politiche non esiti a pregiudicare i più vitali interessi dei propri sudditi. Per altra parte tutto ciò che può offrire all' Austria argomento di discussione col Governo di S. M., deve, pel momento almeno, essere evitato colla maggiore cautela.

Lo scrivente trova un'altra difficoltà nel bisogno che vi sarebbe di passare, colla nuova strada per un tratto del territorio Svizzero. Le strade internazionali soggette a straniere prescrizioni stradali e daziarie, aggravano spesso di soverchie spese il libero andamento del Commercio. Questa strada andrebbe soggetta alle oscillazioni politiche che possono insorgere non con uno ma con due Stati confinanti. Il transito pella Svizzera poi, nel caso fosse colpito da alcun onere fiscale, aggraverebbe d'una incomportabile spesa il limitato commercio della Valtellina col Tirolo.

Lo scrivente ha semplicemente accennato alcuna delle moltissime questioni che solleverebbe il proposto mutamento e che pure dovrebbero essere svolte a fondo e precisate prima di sottomettere il progetto al Parlamento. Lo ha fatto per dimostrare la impossibilità che il problema possa essere maturo pella sua soluzione prima della scadenza dell'attuale appalto di manutenzione, ed a conferma del suo proposito di un arrestarsi sul promuovere e favorire gli interessi materiali della Valtellina che dinanzi a ragioni di



un ordine superiore.

Lo scrivente non tralascierà d'accennare come, in vista di tali considerazioni, anche la questione strettamente economica per da sé non del tutto almeno buona parte della sua importanza.

Le Lire 126/mila dichiarate immediatamente necessarie per riparare ai guasti dell'attuale strada dello Stelvio difficilmente potranno essere risparmiate dal momento che il suo abbandono non potrà effettuarsi che fra qualche anno. Tolta così questa cifra al capitalizzamento delle spese ordinarie e straordinarie occorrenti in un decennio, il risparmio dell'Erario dello Stato sarebbe d'assai modificato. Che se si osserva come ammesso pure che il Capitale di £ 500/mila calcolato necessario pella nuova strada non venisse per un fatto del tutto nuovo nella costruzioni di tal genere, ad essere oltrepassato, convenga però aggiungere per eguagliare il raffronto, il capitale della somma occorribile pella nuova manutenzione, in allora la convenienza economica cesserebbe del tutto.

Le ragioni sovra esposte inducono il sottoscritto a ravvisare inopportuno, almeno attualmente, qualsiasi studio sul progettato cambiamento del passaggio delle Alpi. Ciò non toglie però ch'egli faccia plauso e ravvisi meritevole d'encomi il particolare e vivo interessamento che mette la S. V. Illustrissima in tutto ciò che può condurre a migliorare le condizioni economiche della provincia alle sagge di Lei cure affidata.

Il Ministro  
*Jacini*