



I.S.F.O.A. HOCHSCHULE FÜR SOZIALWISSENSCHAFTEN UND MANAGEMENT LIBERA E PRIVATA UNIVERSITÀ DI DIRITTO INTERNAZIONALE INTERNATIONAL OPEN UNIVERSITY UNIVERSITÀ TELEMATICA A DISTANZA ENTE DI RICERCA SENZA SCOPO DI LUCRO E DI INTERESSE GENERALE

Istituzione Privata Svizzera di Istruzione Superiore Universitaria e di Ricerca Accademica di Qualità Internazionale

CORSO DI LAUREA

IN

SCIENZE POLITICHE

TITOLO

**LE VIE DI COMUNICAZIONE TRANSALPINE DEI COMMERCianti
DELLA SERENISSIMA, LA MODERNA TRANSOROBICA E LA
CICLOVIA OROBIKEANDO**

Relatore

Laureando

Patrizio Del Nero

ANNO ACCADEMICO 2023-2024

INDICE

PREMESSA	pag. 2
-----------------	--------

Cap. 1 – LA VIA PRIULA, OVVERO LA VIA DI SAN MARCO

1.1	Una via di comunicazione alternativa per la Repubblica di Venezia	pag. 4
1.2	La Via d’Orta	pag. 5
1.3	Il ruolo di Alvise Priuli, podestà veneziano di Bergamo	pag. 5
1.4	La strada nelle relazioni e nei documenti del Cinque-Seicento	pag. 8
1.5	La Ca' San Marco	pag. 9
1.6	La strada tra le controversie religiose, la guerra e la peste	pag. 11
1.7	La strada di San Marco e il suo ruolo nei rapporti tra le Leghe Grigie e Venezia per tutto il Settecento	pag. 12
1.8	I problemi degli artigiani retici e valtellinesi immigrati	pag. 15
1.9	A due secoli dalla sua costruzione, un ultimo tentativo di rilanciare la Via Priula	pag. 17
1.10	La strada di San Marco dall’Ottocento ad oggi	pag. 18

Cap. 2 – LA TRANSOROBICA

2.1	Dalla Via di San Marco alla Transorobica nella prima metà del '900	pag. 23
2.2	Il convegno di Bergamo e la presa di posizione dell’ing. Mattei	pag. 24
2.3	Il secondo convegno per il valico orobico tenuto a Sondrio nel 1950	pag. 26
2.4	Finalmente si fa la Transorobica dal Passo San Marco	pag. 28
2.5	Dalla gestione della Provincia di Sondrio all’ANAS al dibattito sul traforo	pag. 32

Cap. 3 – IL TRAFORO DEL PASSO SAN MARCO

Galleria San Marco - Mezzoldo - Alta Val Brembana	pag. 33
---	---------

Cap. 4 – LA CICLOVIA TRANSALPINA OROBIEKANDO

St. Moritz - Passo San Marco - Bergamo	pag. 37
--	---------

Cap. 5 – UN NUOVO MODELLO DI TURISMO SOSTENIBILE ED ESPERIENZIALE NEI TERRITORI MONTANI

5.1	Albaredo per San Marco: un esempio nelle aree alpine	pag. 43
5.2	Il progetto della Via verde e dei sapori nelle terre alte: la <i>Greenway Flavors</i>	pag. 43
5.3	La <i>Greenway Flavors</i> come modello di turismo esperienziale	pag. 46

BIBLIOGRAFIA	pag. 48
---------------------	---------

L’AUTORE	pag. 51
-----------------	---------

PREMESSA

Per lunghi secoli la montagna è stata accompagnata da una nomea molto negativa, quasi uno stigma. I Romani, ad esempio, percepivano le montagne come luoghi ostili, difficili da percorrere, abitate da popolazioni dure, terribili e violente, collocate ai margini della civiltà. I monti per i Romani erano *horridi*, “terribili”, ma anche inquietanti, “ispidi”, - come quando si hanno i capelli dritti - a marcare il loro disordine e la profonda differenza rispetto alle terre coltivate e ordinate della pianura, dove le vie di comunicazione, gli spazi aperti, gli orizzonti vasti avevano un ruolo tranquillizzante. Le montagne, invece, spaventavano viaggiatori e mercanti, come si può desumere dai racconti delle traversate alpine lasciati, tra gli altri, dallo storico Tito Livio. Nell’immaginario collettivo è sicuramente rimasta la sua descrizione per eccellenza e cioè quella dell’attraversamento delle Alpi da parte di Annibale (218 a.C., seconda guerra punica) con 30.000 soldati, più di 15.000 cavalli e ben 37 elefanti, attraversamento, si badi, che avveniva dopo quello dei Pirenei perché Annibale proveniva dalla Spagna. Nel 45 a.C. i Romani costruirono, per volontà di Giulio Cesare, una strada che congiungeva Milano a Vienna. È questa la via, chiamata Alpīs Graia, che sarà utilizzata fino al 1858, quando verrà sostituita dalle attuali strade statali SS26 e RN90. Secoli dopo, un altro condottiero e uomo di Stato che ha lasciato il suo segno nella Storia, Napoleone Bonaparte, come Annibale affronta le Alpi e il 15 maggio 1800, alla testa di un esercito di 40.000 uomini (35.000 fanti e 5.000 cavalieri) con artiglieria da campo e relative vettovaglie, le supera.

« C’è una differenza radicale tra l’attraversamento dei colli e la scalata delle cime. Se una cima è opera della natura, un passo alpino è opera dell’uomo. La cima di una montagna è un fenomeno geologico, mentre un passaggio non può essere tale fino al giorno in cui l’uomo non vi sia passato attribuendogli una geografia e uno scopo. I motivi che spingono il montanaro ad affrontare l’attraversamento di un colle sono sempre di ordine pratico: commercio, contrabbando, matrimonio, pellegrinaggio, fuga »¹,

« Le Alpi costituiscono la barriera e insieme il terreno d’incontro fra l’Europa centrale e quella mediterranea (...) gli scambi transalpini non erano soltanto commerciali, ma anche culturali (...) questi passi alpini erano percorribili anche in pieno inverno »² proprio come la Via Priula, voluta dai Veneziani nel sec. XVI^o, di cui parleremo più diffusamente nei capitoli che seguono.

La Confederazione Elvetica da tempo ha posto all’attenzione dell’UE e sottolineato nelle sue relazioni bilaterali con gli Stati la questione dei trasporti transalpini in considerazione dell’impatto sui territori e sulla vita delle popolazioni.

« Una parte significativa del trasporto internazionale di merci in transito tra il nord e il sud dell’Europa utilizza i valichi alpini svizzeri. Nel 2021 le merci trasportate su strada e su rotaia attraverso le Alpi svizzere hanno raggiunto il valore di 38,4 milioni di tonnellate nette, che corrisponde a più del doppio del volume trasportato nel 1981, quando fu aperta la galleria stradale del Gottardo. In particolare è stato il trasporto su strada a registrare la crescita maggiore, anche se, rispetto ai Paesi confinanti, il trasporto merci transalpino in Svizzera avviene principalmente su rotaia: nel 2021, infatti, il 74% delle tonnellate nette ha attraversato le Alpi su rotaia. Tra il 1981 e il 2021 la quota di trasporto combinato con quello ferroviario è passata dal 17% al 76%. Nel 2021, i veicoli stradali pesanti che hanno attraversato le Alpi svizzere sono stati 895 000, di cui quasi i tre quarti lungo l’asse del Gottardo. Tra il 1981 e il 2000 il numero di transiti annuali attraverso le Alpi svizzere, salito a 1,4 milioni, è quasi quadruplicato. Successivamente è diminuito

¹ William Auguste Brevoort Coolidge, *Le Alpi nella natura e nella storia*, Zeisciu edizioni, Magenta 2019, 440 pagg. (E. Camanni, introduzione).

² Francesco Framarin, *Valichi e trasporti attraverso le Alpi*, pag.27.

a seguito, tra l'altro, dell'attuazione delle misure di accompagnamento per il trasferimento del traffico, dell'introduzione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) e dell'aumento del limite di peso introdotto nel 2001. Un altro fattore che incide considerevolmente sull'evoluzione del trasporto merci transalpino è la situazione economica in Europa, in particolare in Italia.

Nel 2021, 5,0 milioni di veicoli stradali pesanti per il trasporto di merci hanno attraversato l'arco alpino interno (dal Fréjus al Brennero): 53% di essi ha utilizzato i valichi alpini austriaci, 18% i valichi svizzeri e 29% quelli francesi »³

Nel corso di tutto il '900 lo sviluppo infrastrutturale dei trasporti transalpini sia stradali che ferroviari è stato imponente, con evidenti problemi di ricaduta sui territori interessati, sia per l'inquinamento che per i flussi turistici, tanto da diventare centrale nel dibattito sulla protezione delle valli alpine e delle catene montuose, dibattito che è sfociato nella sottoscrizione da parte di tutti gli Stati della *Convenzione delle Alpi* : il primo trattato al mondo per la protezione di un'area montana, vincolante, per gli Stati sottoscrittori, a livello internazionale. Per la prima volta, infatti, un territorio montano viene considerato come un'unità sovranazionale caratterizzata da continuità geografica funzionale e da sfide culturali ed economiche comuni. L'articolo 11, paragrafo 1 del protocollo sui trasporti della Convenzione per la protezione delle Alpi entrato in vigore il 25 settembre del 2013 dice che « *Le parti contraenti si astengono dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino* », e questo spiega in qualche misura il motivo per cui l'UE stia attualmente finanziando solo i tunnel ferroviari attraverso le Alpi, pur con qualche criticità sui territori come abbiamo visto per la TAV.

Il progresso economico, a partire dalla metà dell' '800, è stato favorito in maniera determinante dalla costruzione di una sempre più moderna e veloce rete infrastrutturale fatta di strade, ferrovie, ponti e tunnel che superavano le Alpi. In un'epoca come l'attuale, condizionata dai cambiamenti climatici, è utile e d'obbligo riflettere sulla tutela del pianeta e avviare una transizione ecologica che renda il progresso economico possibile e sostenibile.

Scrivono l'ISPI nel suo ultimo rapporto: « *Il settore dei trasporti è responsabile per circa il 16% delle emissioni globali di CO2 dovute alla combustione del carburante, è uno dei settori più inquinanti anche se non quello maggiormente responsabile per l'emissione di gas climalteranti* »

I vecchi percorsi dell'epoca romana, quelli della Serenissima e dei pellegrini della fede come la Via Francigena, superati dai trasporti a motore, e per decenni abbandonati e in decadimento, stanno avendo una nuova vita. La sensibilità ecologica e ambientale sempre più diffusa, la voglia di benessere all'aria aperta e le condizioni economiche migliori della popolazione degli Stati più sviluppati come quelli europei, vedono nella mobilità dolce e leggera, nella natura e negli sport all'aria aperta come il trekking e la bicicletta - in particolare l'*e-bike* che ha reso possibili a persone di tutte le età anche i percorsi montani - una nuova frontiera, un turismo sostenibile, uno spazio economico innovativo, rispettoso dei luoghi e soprattutto non inquinante.

Il progetto transalpino Orobikeando, pensato per collegare la Svizzera con l'aeroporto di Orio al Serio attraverso i valichi alpini, ne è un esempio formidabile e utile anche per valorizzare le tipiche produzioni, soprattutto quelle agricole, che si trovano sul percorso di quasi 200 km.

Le pagine che seguono raccontano, riportando fedelmente fatti, citazioni, ricerche, l'evoluzione dei trasporti lungo l'asse transalpino Nord Lombardia - Cantone dei Grigioni. Un contesto montano e di ecosistema che ha pochi eguali in Europa, un incontro di culture, di storia e tradizioni molto ricco perché variegato. Tutto questo rappresenta un valore aggiunto, un patrimonio

³ Ufficio Federale di Statistica Svizzero, report relativo all' anno 2021.

anche per il futuro, che può giocare un ruolo importante nella ricerca di un modello eco-compatibile e sostenibile, se si è capaci di uscire dagli schemi quantitativi per promuovere quelli qualitativi.

Cap. 1 – LA VIA PRIULA, OVVERO LA VIA DI SAN MARCO

1.1 Una via di comunicazione alternativa per la Repubblica di Venezia

Abbiamo già chiarito come il controllo delle grandi vie di comunicazione transalpine rappresentasse il perno intorno al quale ruotava, con equilibri precari, tutto il sistema di potere costituitosi nelle nostre valli all'inizio del XVI° secolo. Gli spagnoli, con il possesso del ducato di Milano, e i Grigioni, con la presa della Valtellina del 1512, si fronteggiavano lungo quella che era chiamata la via dell'Adda, mentre diversa, e certo meno vantaggiosa, era la situazione della Repubblica di Venezia. Essa, infatti, dopo qualche infruttuoso tentativo di inserirsi nel sistema delle strade dei valichi, si ritrovava pressoché esclusa dai grandi mercati europei a causa dei dazi pesantissimi che gravavano su chi era costretto a transitare nel territorio del ducato di Milano. Ben più favorevole per la Serenissima sarebbe stato invece un accesso diretto, attraverso la catena orobica, al dominio delle Leghe Grigie usufruendo di un tracciato - poco più di un sentiero - che fin dall'epoca romana univa la bassa valle dell'Adda con la Val Brembana. Per questa via, del resto, erano state fatte affluire le truppe veneziane che avevano tentato nel 1432 l'invasione della Valtellina, e di qui passavano i modesti traffici e gli scambi locali che da secoli mantenevano vivi i rapporti tra le nostre popolazioni e il territorio bergamasco.

E' chiaro che le comunità orobiche, quelle della Val Brembana soprattutto, facevano pressioni sul Senato di Venezia per la trasformazione del sentiero in vera e propria strada, incontrando, malgrado l'indubbia importanza commerciale e strategica dell'opera, perplessità e opposizioni. Ne dà testimonianza un documento del 1552 in cui gli abitanti della Val Brembana argomentano « *che con quest'accomodamento di strada si sia aperto un passo a quelli i quali volessero nemichevolmente assalir lo stato di vostra ser.tà [..]. poiché ci sono infiniti passi i quali nello spatio di un'ora si ponno chiudere e serrare in modo che essa strada con facilità si può destruere per essere appoggiata a muri secchi i quali con molta facilità si possono disfare.[..] et volesse Dio - conclude il documento - che tutti i passi che confinano con gli stati alieni fossero sicuri e forti quanto questo* ».

Assai interessanti nel documento sono, oltre a questo, anche le informazioni riguardanti lo stato di abbandono del sentiero, le caratteristiche delle vallate impervie per cui passava e le difficoltà del tracciato. Quanto ai Valtellinesi interessati alla nuova strada alternativa, quelli delle Valli del Bitto soprattutto, le posizioni erano discordi: da un lato si valutavano positivamente i vantaggi, per lo più economici, di una via di grande comunicazione che riscattasse l'isolamento e le precarie condizioni di vita del territorio, dall'altro si temeva di offrire agli Spagnoli un pretesto per azioni belliche in territorio grigione, tanto più che da tempo essi si adoperavano per rendere conflittuali i rapporti tra i Grigioni stessi e la Serenissima. Non avevano alcun interesse, infatti, a permettere il rinsaldarsi, attraverso la strada, dei rapporti, già di per sé abbastanza buoni, tra la potente Repubblica veneta e le Leghe con le quali dividevano - e le contraddizioni si facevano sentire - il controllo sui traffici diretti verso il nord.

Un potente nemico del progetto era anche l'Arcivescovo di Milano, Carlo Borromeo, che non sottovalutava i pericoli di un rapporto di scambio con territori inquinati dalla Riforma protestante, tanto da esprimere direttamente le sue preoccupazioni in tal senso con un documento

del 1575 indirizzato al Vescovo di Bergamo. D'altra parte le comunità della valle di Albaredo fin dal 1548 avevano dato inizio, con tutta la squadra di Morbegno, a una serie di miglioramenti stradali sul versante valtellinese realizzando, con non poche difficoltà, la via d'Orta, conclusa nel 1571, il cui tracciato fu, in parte, utilizzato per quella che sarà poi giustamente definita, a onore di colui che ne volle più di ogni altro la costruzione, la via Priula.

1.2 - LA VIA D'ORTA

La via d'Orta prevedeva l'attraversamento del Bitto dopo il dosso Chierico in un punto reso insicuro da piene e valanghe, tanto che si ritenne opportuno sottoscrivere, davanti al notaio Ascanio Schenardi, il 3 aprile 1574, un documento per cui « *la detta nostra squadra di Morbegno sia tenuta a refar e reformar a Premolta il ponte sopra il Bitto dentro il Dosso Chierico, over dentro alla rasiga che era dil cecchino da Morbegno o quello di Albaré over tutti e duoi insieme (...) siano tenuti dar et contribuir qualche cosa di più dil resto di essa squadra per rifar esso ponte (...). e che il primo lunedì dopo pascha qual sarà alli 12 dil presente, il signor podestà di Morbegno insieme con tri o quattro huomini a nome della squadra e con quattro o cinque maestri da muro vadino a veder il luogo ove s'ha da fare esso ponte* ».

Il Dosso Chierico e il monte Orta erano allora in gran parte proprietà del Comune di Morbegno, cosa questa che spiega il significato del particolare impegno di Morbegno e Albaredo nella costruzione e conservazione del manufatto. Altri due ponti lungo la strada permettevano l'attraversamento del torrente dell'Alpe Piazza e di quello dell'Alpe Lago. In ogni modo è significativo, considerate le opposizioni di parte valtellinese a un progetto di viabilità verso la bergamasca, che il consiglio della squadra di Morbegno approvasse e sostenesse i costi ingenti di lavori stradali che durarono, con molte interruzioni, per ben 20 anni e che dovevano affrontare una montagna ripidissima, tratti tagliati nella roccia viva e il mantenimento soprattutto di un tracciato che potesse essere risalito dai carri, con pendenze quindi adattate a tali esigenze. Esiste ampia documentazione delle discussioni e dei problemi all'interno del Consiglio suscitati, soprattutto dopo il 1560, da questa strada e dall'impegno continuo dei rappresentanti delle comunità della zona per portarla a termine.

1.3 - IL RUOLO DI ALVISE PRIULI, PODESTA' VENEZIANO DI BERGAMO

Alvise Priuli che, come abbiamo già accennato, legò il suo nome alla strada detta anche di San Marco, fu podestà di Bergamo dal 1590 al 1592 e si rese subito conto della non rinviabilità della realizzazione del tanto dibattuto progetto di una strada di collegamento diretto tra il territorio di Venezia e quello dei Grigioni, alla luce di un'attenta, acuta analisi della situazione socio - economica, ma soprattutto di quella politica.

Nel tardo Cinquecento, infatti, particolarmente forte si era fatta la pressione spagnola contro l'eventualità di un più stretto collegamento tra Venezia e le Leghe Grigie mettendo in atto, secondo l'allora Governatore retico Hartmano Hartman, anche una vasta rete di corruzione di funzionari. I Grigioni, dal canto loro, benché sollecitati a partecipare direttamente, per la parte valtellinese, alla realizzazione della strada, facevano orecchio da mercante, mentre si delineavano intorno al progetto due partiti contrapposti: da una parte chi sosteneva che un migliore rapporto con i Veneziani avrebbe rappresentato una garanzia contro le mire espansionistiche e la presenza minacciosa della Spagna, dall'altra chi temeva reazioni bellicose da parte del potente vicino qualora si fossero in qualche modo spostati i delicati equilibri economici e politici esistenti.



Il Nord Italia nel '600

Intanto il Ducato di Milano investiva somme ingentissime per potenziare i traffici sul lago di Como e sulla via dell'Adda, e la cosa finì, in ultima analisi, per giovare a chi sosteneva la nuova strada orobica, e prima di tutto al Priuli, perché evidenziava più che mai il timore degli spagnoli per lo sviluppo di forme di concorrenza per via di terra, e quindi il notevole e reale ruolo economico del progetto. Tanto bastava per riaccendere i grossi interessi dell'oligarchia mercantile veneta e per far superare molte opposizioni.

Del resto, alquanto convincente era il Priuli quando, nell'estate del 1592, citando le opere intraprese dagli spagnoli « *havendo havuto io particolare informatione* » descriveva ai maggiorenti della Serenissima in modo dettagliato: « (...) *alle rive di Chiavenna inviati per la sosta o dogana di Brevio assai importante summa de' colli de mercantie, cioè balle di lana, di seta, cambrai, rensi et telarie d'ogni sorte, et in più qualità di merci di Fiandra, et d'altre parti, corami et altre pelli diverse, rami, stagni et ferro* ».

Il Priuli rincarava la dose elencando le merci provenienti dall'Alto Lario dal territorio di dominio « *quali i formaggi d'ogni sorte, ricotte, latticini, animali da opera, vitelli et cavalli che si distribuiscono in tutta la Lombardia* ». Ne derivava la vantaggiosità di un progetto che, superando i pesanti dazi spagnoli, avrebbe nel contempo messo in contatto diretto Venezia e i mercanti grigioni e liberato la Repubblica dalla dipendenza per latticini, carne e animali vivi dall'Ungheria, mentre le Leghe svizzere avrebbero, dal canto loro, avuto accesso al salnitro e al sale, preziosissimi, e di cui facevano largo consumo, specie per la conservazione della carne. E non mancavano in questo fervore di ottimismo del Podestà bergamasco né i richiami al rifiorire, per mezzo della strada, dell'economia brembana, né quelli, più generali, all'incontro e alla fratellanza dei popoli delle valli orobiche dei due versanti, già legati peraltro da secolari scambi e da comuni origini. In ombra venivano lasciate, ed è certo dimenticanza voluta in un'analisi tanto lucida e concreta, sia le difficoltà di realizzazione di un tracciato stradale che doveva attraversare un valico di duemila metri e affrontare inverni inclementi, sia la facilità e rapidità di percorso di traffici condotti in gran parte per via d'acqua e che fruivano, in più, di strutture sussidiarie verificate con un uso secolare e recentemente potenziate e modernizzate.

Del 3 agosto dello stesso anno è un'altra appassionata perorazione del Priuli ai Serenissimi principi di Venezia per « *un accomodamento della strada di Morbegno per ridurla in stato di potersene valere da Chiavenna, loco di Valtolina, fino a Bergamo per la montagna di Averara in*

questa giurisdizione » sottolineando un importantissimo interesse di Stato legato alla realizzazione dell'opera. Il Senato veneziano, dopo alcune richieste di chiarimento, ma certo già convinto da una valutazione realistica sull'utilità e fattibilità del progetto, lo approvava il 29 agosto sottolineando tuttavia l'opportunità di non operare modificazioni sostanziali al vecchio tracciato.

1.4 - LA STRADA NELLE RELAZIONI E NEI DOCUMENTI DEL CINQUE-SEICENTO

Sulle modalità e sui tempi di costruzione della strada di San Marco le notizie sono scarse e frammentarie, ma è comunque certo che i lavori si svolsero con notevole rapidità sul più accessibile versante bergamasco, mentre « *la parte della strada verso Morbegno non è per ancora principciata e questo succede per essere ancora carica di neve, essendo parte esposta alla tramontana* ». Siamo al 13 giugno 1593, data in cui Alvise Priuli, lasciando l'incarico di Podestà di Bergamo, fece una relazione al Senato della Serenissima sullo sviluppo complessivo del progetto della strada orobica. Un progetto che egli continuò a sostenere e a seguire assiduamente, malgrado le opposizioni autorevoli, come quella di Tommaso Cantarini, successore alla guida di Bergamo dello stesso Priuli al quale, almeno in un primo tempo, si devono forti critiche per gli alti costi, non solo di costruzione, ma anche di manutenzione del nuovo tracciato e dubbi, in parte giustificati, sull'effettiva concorrenzialità della strada alla comoda e soprattutto sempre percorribile via dell'Adda. Il Priuli non mancò di intervenire direttamente, facendo rilevare al suo successore come i mercanti, pur avendo a disposizione la via del Lario, « *non esitassero spesso a preferire gli impervi sentieri di montagna pur di evitare i rischi dei naufragi, le scomodità del traghetto degli animali e le estorsioni vere e proprie cui il sottoponeva l'avidità dei governanti milanesi* ». E infatti il Cantarini sembra aver superato le sue perplessità quando scrive che « *i cavalli provenienti dalle fiere potrebbero di questa strada valersi, perché si come il viaggio per barca è comodo alla mercantia, così è incomodo agli animali* ».

Mancano documenti di prima mano su quella che era ormai generalmente chiamata via Priula fino alla relazione, esauriente e significativa, elaborata sulla città di Bergamo nel 1596 dal Capitano Zuanne Da Lezze che alla strada dedicò toni entusiastici elogiando il ruolo del Priuli nel sostenerne e realizzarne il progetto. Sappiamo, però, che per il tratto valtellinese, si finì per utilizzare in gran parte il tracciato della via d'Orta, costruito dalla squadra di Morbegno per raggiungere i boschi e gli alpeggi della zona, e inserito in un secondo tempo nella strada veneziana. Tornando alla relazione del Da Lezze, il capitolo intitolato Benefici che « *dalla strada nova si ricevono molto maggiori quando che per certo tempo le merci fussero essenti in qualche parte de' daciai*», esordisce lodando Alvise Priuli « *per aver fatto fare detta strada con mirabile industria, celerità e destrezza non solo superando le difficoltà infinite, sì per l'asprezza dei monti come per altre occasioni: riducendola nei monti piana che prima era difficilissima per le ascese e per le discese* ». Prosegue poi rilevando « *i vantaggi per Bergamo delle mercantia della Francia et Germania et parte anche del negotio dei Paesi Bassi*», ma sottolinea soprattutto come « *in tempo di carestia non si potevano condur grani se non per quella via evitando dazi esosi e sequestri da parte dei milanesi* ».

Particolarmente rilevante nella relazione è, però, l'evidenziazione del ruolo politico - militare della strada, un aspetto questo spesso messo in ombra nei documenti di Alvise Priuli, volutamente, forse, a causa delle perplessità e « *dei dubbi nel Senato della Serenissima in rapporto alle eventuali reazioni internazionali del progetto. Ma quel che più importa* » scrive il capitano veneto « *questa via aperta è unica per soccorso in ogni caso di gente non solo grisona, ma svizzera, francese e alemanna, con qualsivoglia monitione, et istrumenti da guerra sempre in pochi giorni senza poter essere impedito da principe alcuno; così per servitio dell'importantissima fortezza di Bergamo come di tutto il resto dello stato della Serenissima signoria (...) da la Valtolina possono*

nel stato de venetiani esser condotti eserciti prima verso ponente da Morbegno per la val del Bit, che viene oltre la gocchia in val Brembana per la strada nuova ».

Egli trova modo di rilevare in questo punto del suo scritto anche come la strada si sarebbe potuta facilmente chiudere davanti a eventuali invasori sia utilizzando le numerose strettoie naturali, sia distruggendo gli otto ponti in tempi relativamente ristretti. Particolarmente interessante è anche il cenno del Da Lezze alle spese di costruzione e al reperimento dei fondi necessari per la strada: in tutto i lavori avevano comportato un investimento di settemila ducati, di cui 1.200 per la costruzione della casa del passo, detta di San Marco; cinquemila ducati erano stati raccolti tassando la città di Bergamo e i comuni interessati al passaggio della strada; seicento ducati per il tracciato valtellinese erano stati versati dalla squadra di Morbegno, che tuttavia ne aveva promessi 1.400. Alle comunità lungo la strada competeva anche per la maggior parte l'onerosa manutenzione di essa.

Ritroviamo un riferimento alla strada anche nelle relazioni dei Capitani di Bergamo Girolamo Alberti e Giovanni Renier rispettivamente nel 1598 e nel 1599. Il primo rileva l'importanza della via orobica per tutto il commercio della zona: *« e per ogni altro rapporto con la bellicosa nazione degli svizzeri e dei grigioni, alla quale la strada serviva »*; il secondo, sottolineando i vantaggi apportati dalla via Priula come nella relazione del suo predecessore, ci informa di aver fatto riattare un ponte crollato in seguito a una piena e fa cenno ai lavori in corso per la costruzione della casa cantoniera del passo, ormai generalmente chiamato di San Marco.

1.5 - LA CA' SAN MARCO

La costruzione di un luogo di sosta lungo la nuova strada era apparsa subito necessaria, vista la distanza tra l'ultimo centro abitato nel territorio veneziano, Mezzoldo, e il primo, oltre il valico, sotto il dominio grigione, Albaredo. Occorrevano infatti, da una località all'altra, oltre sette ore di cammino a passo normale, e quasi il doppio con carichi e animali. Già nel progetto del Priuli era compresa una modesta costruzione in muratura, difesa da un muraglione antivalanghe (ancora oggi in piedi) e collocata a circa mezz'ora dal valico, sul versante veneziano: qui era possibile passare la notte e dare ricovero agli animali da carico. Nella relazione del Capitano Da Lezze, con una descrizione particolareggiata della Cà San Marco, si accenna anche alla necessità di *« un custode che abiti di persona in detta casa et dia ricetto a forestieri et accetti et assicuri le mercanti e tenendo le strade aperte in occasione di neve per facilitare il transito applicandoli quel salario debito e conveniente (...) perché se il mercante non l'ha libera l'invernata, non passerà manco mai l'estate »*.

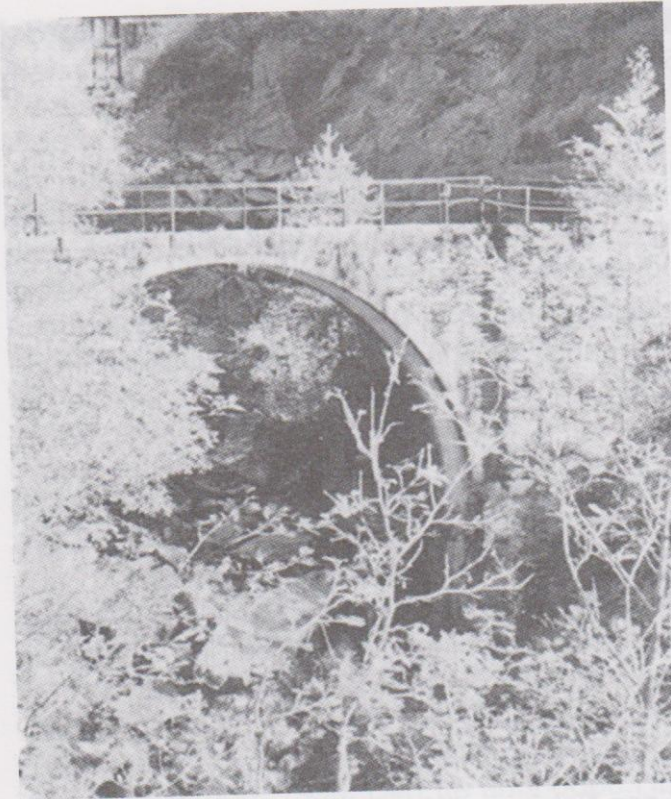
Venivano stabilite tariffe per il soggiorno delle persone e per il ricovero degli animali e si assegnavano al custode, per la manutenzione della strada di valico, appunto, *« almeno quattro animali bovini e l'uso per 20 anni di 150 pertiche di terreno adatto per il sostentamento di essi »*. Nella relazione del Renier che abbiamo in precedenza citato, si propone addirittura che i custodi della Cà San Marco diventino due, il che fa pensare che i transiti per la nuova strada fossero particolarmente fiorenti in quell'epoca. Il Senato veneziano accettò l'11 novembre 1599 la proposta e specificò come si dovessero *« ai due custodi due soldi per ogni collo di merce depositato per la sosta »*. Tuttavia, circa tre mesi dopo, l'8 febbraio del 1600, il nuovo capitano di Bergamo, Stefano Trevisan, denuncia in una sua relazione a Venezia il cattivo stato sia della strada a causa dei rovinosi eventi atmosferici, sia della cantoniera, costruita, secondo lui, in modo alquanto sommario, tanto da ritenere opportuno di condannare i responsabili a restaurarla a loro spese *« perché malamente la fabbricarono, mentre si provvedeva con denaro pubblico a un accurata sistemazione del percorso »*.

E ne valeva certamente la pena, visto l'interesse sempre crescente che circondava i traffici per la via Priula e il passo di San Marco, che fu valicato nel solo settembre 1603, come registra il Santini, da ben 120 mercanti delle Leghe Grigie. Queste mantennero all'epoca un atteggiamento incerto, se non ambiguo, nei confronti delle nuove, grosse possibilità di comunicazione offerte dall'iniziativa veneta: se, da una parte, ne apprezzavano, infatti, i vantaggi diretti e ne valutavano concretamente, e giustamente, il ruolo di parziale affrancamento dal controllo spagnolo dei traffici valtelinesi, dall'altra tuttavia temevano mire espansionistiche della Serenissima. Tanto è vero che, pur avendo preso impegni precisi per l'ampliamento e il miglioramento del tratto a valle di Albaredo, finirono per sottrarsi a ogni responsabilità, rinunciando del tutto, alla fine, a una gestione, sia pure limitata e parziale, ma comunque diretta della strada. E questa divenne così ad ogni titolo una strada veneziana « *veramente giudicata meravigliosa et degna della potenza di tanto principe* », come recita la relazione del 2 aprile 1605 fatta a Venezia dal Capitano di Bergamo Bernardo Cappello. Lo dimostra anche il fatto, scrive Giovanni Mussio, in seguito, che la strada e la cantoniera « *poste nella più importante direttrice delle alpi Orobie furono denominate di "San Marco"* », quasi a conferma, del pieno dominio di Venezia nel lontano settore occidentale dei suoi terreni ».



L'Italia nel '700.

LE VIE E LA SERENISSIMA



A sinistra: Ponte sulla via Priula.

In basso a sinistra: l'entità del traffico sulla via Priula, in un documento del 1604, gli schizzi delle prime colonne rappresentano le sigle dei mercanti.

In basso a destra: la vecchia via d'Orta.

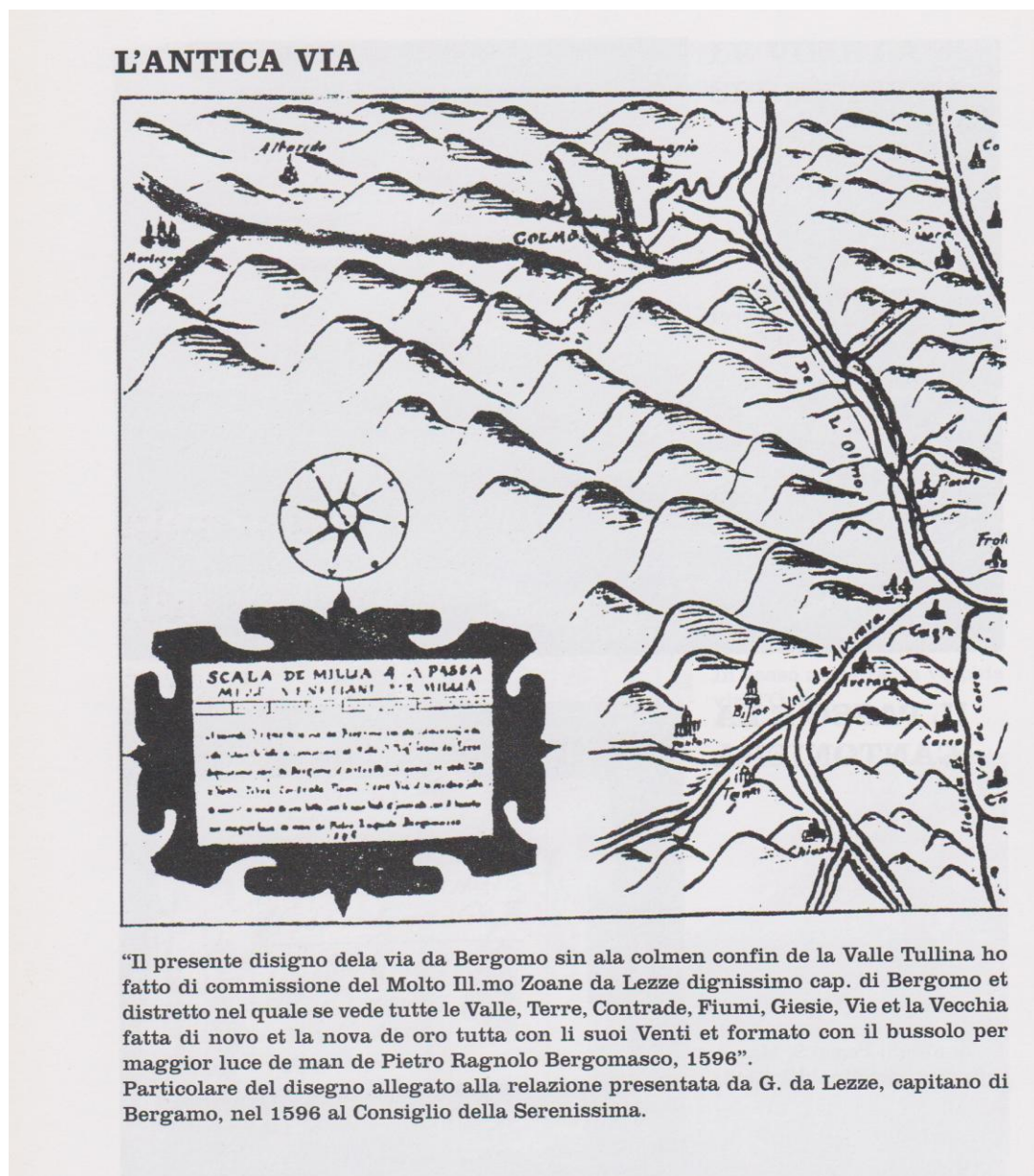
Nota dell'abate Orsato de la Orto b. g. et c. et c. del 1604, fin

26	colle. Luicco & Robb.
20	colle simile.
2	colle simile.
0	colle simile.
6	colle simile.
75	colle simile.
54	colle simile.
2	colle simile.
2	colle simile.
9	colle simile.
17	colle simile.
4	colle simile.



E c'è perfino un viaggiatore inglese in grado di darci sulla Priula informazioni significative; si tratta di tale Weyrot che scelse di transitare su questa strada diretto da Brescia alla Svizzera. Da Mezzolto, egli afferma, « alla vetta del monte San Marco ci sono quattro miglia. Su quella cima vi è una trattoria che segna l'estremo limite del dominio veneziano, il quale si estende in lunghezza dalla città di Venezia fino a quella vetta non meno di 174 miglia. In tutto questo territorio la moneta corrente è quella di Venezia. Sopra di quella locanda si vede il leone alato, sotto il quale su

dorato fondo è scritta in lettere nere la seguente iscrizione » : "via haec ab urbe bergomi morbinium tendens. Temporis iniuria et montium ruinis interrupta rerum vectigalium taberna. Quae opera ab aloysio priolo praetore inchoata, ab Joanne Quirino praefecto ex serenissimi senatus decreto perfecta fuerunt usque absoluta. Anno MDXCIV".



1.6 - LA STRADA TRA LE CONTROVERSIE RELIGIOSE, LA GUERRA E LA PESTE

Abbiamo già detto delle non poche opposizioni che la via Priula aveva suscitato nella stessa Repubblica di Venezia; tra queste particolare rilevanza ebbe l’atteggiamento della gerarchia ecclesiastica. Specie nei paesi orobici sotto il dominio veneto si temeva infatti l’incremento di una presenza protestante attraverso i sempre più frequenti contatti con i Grigioni e con i territori da essi occupati. E nel 1612, a testimonianza di quanto pericolosa venisse ritenuta la comunicazione con gli eretici, i parroci di Valtorta, Cusio e Averara proibivano ai loro parrocchiani non solo di recarsi per il passo San Marco in territorio grigione, ma anche di intrattenere rapporti con chi provenisse dalle Leghe e di dare loro alloggio e sostentamento. Il Senato veneziano reagì con energia contro tali prese di posizione, che sarebbero state comunque di sua competenza, ma nulla poté, pur nell’atmosfera di apertura alle più diverse culture che caratterizzava il dominio della Repubblica,

contro le sempre crescenti tensioni che inquinavano i rapporti tra cattolici e riformati, tensioni che avevano trovato echi e disponibilità anche nella lontana e liberalissima Venezia. L'insurrezione cattolica del luglio 1620, che provocò numerose vittime nella classe dominante retica in Valtellina e Valchiavenna, e che fu pertanto definita "Sacro Macello", assegnò, del resto, alla Serenissima un ruolo assai importante proprio perché l'incertezza del quadro politico, il coinvolgimento del Ducato di Milano in controversie lunghe, sanguinose e soprattutto lontane dalle nostre Valli, lo stesso decadere della potenza spagnola, i tentativi internazionali di scalzare i Grigioni dal controllo delle strade d'Alemagna, rappresentarono tutti fattori sostanzialmente favorevoli alla Repubblica Veneta. Ma l'atteggiamento veneziano davanti al vacillare del dominio delle Leghe sul territorio valtellinese nel decennio tra il 1620 e il 1630 non fu, però, abbastanza fermo e determinato; le scelte politiche furono incerte e confuse; le decisioni importanti si delegarono ad altri. In conclusione, i Grigioni ripresero saldamente le redini del potere in Valtellina e in Valchiavenna senza che la posizione di Venezia in rapporto alle grandi vie di comunicazione transalpine ne uscisse in qualche modo rafforzata.

La strada di S. Marco conobbe dopo il 1620, un lungo periodo di decadenza, chiusa ai traffici durante le guerre e i disordini, che videro le vallate retiche coinvolte in una trama complessa di problemi internazionali, essa fu trascurata dalla Serenissima anche nel periodo in cui la sua importanza strategica era accresciuta dalla possibilità di convogliarvi truppe per la difesa del confine orobico. E, del resto, nel tardo Seicento, gli splendori della Repubblica non erano più quelli di un tempo. La necessità inoltre di continue e costose opere di manutenzione rendeva la gestione della Priula alquanto onerosa sia per lo Stato che per le comunità orobiche, vista la difficoltà di impegnare per essa, in un'epoca di torbidi, guerre, sciagure, sia le Leghe Grigie che le stesse comunità, esauste a causa delle invasioni e della carestia che regolarmente ne seguiva.

Quando poi dilagò in Valtellina e in tutta la Lombardia, al seguito dei Lanzichenecchi, la tristemente celebre peste del 1629, Venezia arrivò all'abbandono della strada e all'organizzazione di un presidio alla Casa di San Marco nel tentativo di tenere fuori dal proprio territorio il flagello impedendo ogni contatto con le genti delle Valli del Bitto. Le precauzioni ovviamente furono inutili. Il percorso fu comunque tenuto aperto, anche se perse il ruolo che aveva avuto in precedenza, per tutta la seconda metà del secolo proprio perché un'alternativa alla via dell'Adda restava sempre valida ed economicamente giustificata, ma va detto che il deterioramento del percorso, la sua decadenza commerciale e il rischio addirittura di un definitivo abbandono emergono con chiarezza dai pochi documenti dell'epoca che conserviamo.

1.7 - LA STRADA DI SAN MARCO E IL SUO RUOLO NEI RAPPORTI TRA LE LEGHE GRIGIE E VENEZIA PER TUTTO IL XVIII° SECOLO

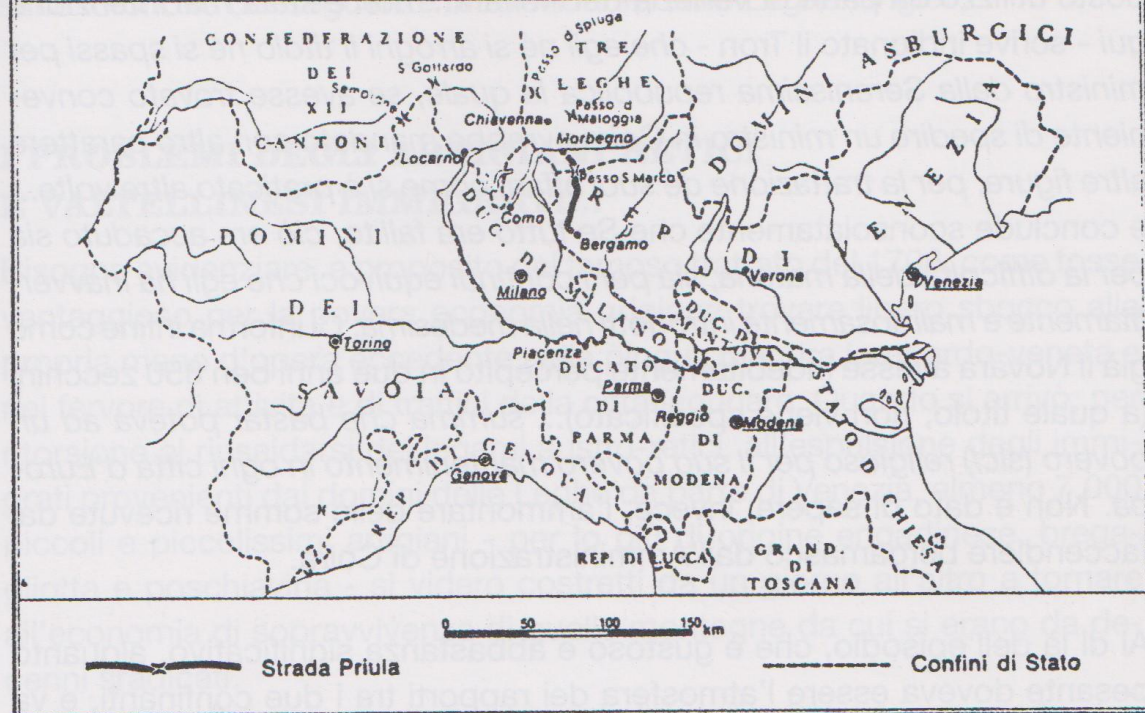
Una svolta decisiva nella storia di questa strada, che è anche la storia delle Valli del Bitto, è segnata dal trattato del 1706, con il quale i Grigioni rinnovarono gli accordi già siglati a suo tempo con Venezia nell'ormai lontano 1603. Il trattato, al di là del suo specifico significato legato al rilancio e allo sviluppo della strada di San Marco, è particolarmente importante perché, riportando in vita un rapporto tra Veneziani e Grigioni, sempre e comunque contraddittorio e ambiguo, ma ratificato nell'ambito di una ben diversa situazione politica, rivela come gravasse sulle due potenze interessate alla strada la presenza determinante dell'Impero austriaco. L'accerchiamento e l'indubbia decadenza dei due nuclei di potere tra cui la strada Priula faceva da cordone ombelicale portò infatti, contraddittoriamente, al riadattamento e al recupero di una possibilità di comunicazione che, se da un lato dava spazio e respiro maggiore sia alle Leghe che alla Serenissima, ne acuiva dall'altro i reciproci contrasti e rinfocolava il pesante interessamento dell'Austria per il controllo delle vie di comunicazione transalpine.

Con il trattato del 1706 Venezia otteneva per le sue truppe il libero accesso nel territorio grigione e la possibilità di arruolare un contingente militare nel dominio delle Tre Leghe; dal canto suo dava in cambio un congruo compenso annuale, detto pensione e privilegi per l'acquisto del preziosissimo sale, oltre a un diritto che fu poi alla base di notevoli contrasti: quello, per chi provenisse dal territorio dei Grigioni, di esercitare le arti senza iscrizione nei registri corporativi della Repubblica. Si trattava di condizioni pesanti, soprattutto per Venezia che, tuttavia, con i problemi che si trovava a dover risolvere a causa dei Turchi sui suoi tradizionali mercati d'Oriente, aveva più che mai bisogno di altri e convenienti sbocchi commerciali, e di potere accedere, in particolare, senza gravami ai ricchi mercati francesi.

L'Austria non tardò a intervenire con il secondo Capitolato di Milano del 1726 che legittimava e rafforzava la sua influenza sul Governo delle Leghe, ma è indubbio che la manovra veneziana ebbe un riscontro positivo in una sensibile rifioritura dei traffici, di cui si avvantaggiò molto la nostra strada. Riportata in condizioni di comoda percorribilità e mantenuta aperta per tutto l'anno, malgrado il relativo disinteresse subentrato dopo il Capitolato di Milano da parte dei Grigioni, la Priula ebbe modo, verso la metà del secolo, di ritornare agli onori delle cronache per le celebrità che vi transitarono con vasto seguito, ma anche perché, dopo un lungo silenzio, ricomparve nei documenti ufficiali veneziani come soggetto di relazioni, analisi, proposte.

Le cronache dell'epoca ricordano il passaggio per il valico di San Marco il 6 aprile 1747 del Cardinale Stuart, figlio di Giorgio III d'Inghilterra, il quale scendeva a Roma e l'anno dopo quello del potente duca Francesco III di Modena. Tra i documenti dell'epoca che vale la pena di segnalare, il più significativo è il rapporto, analitico e ricco di proposte concrete, elaborato nel febbraio 1754 per il Senato della Serenissima, dal podestà di Bergamo Nicolò Erizzo: *« in esso, oltre a rilevare ancora una volta i vantaggi per i commerci e per i Pubblici daciai del riattamento del percorso, si propone di ovviare alle giustificabili carenze di manutenzione da parte dei Comuni brembani (...) Che per la loro riconosciuta povertà non poterono soggiacere alla spesa stessa attraverso un progetto riguardante la gestione della Casa di San Marco »*. Si proponeva, infatti, *« di sospendere i 260 Ducati che venivano corrisposti al custode e di obbligarlo, anzi, a pagare un affitto a seguito del guadagno che faria dà passeggeri con l'esercizio della osteria e di istituire inoltre nella casa stessa la dogana da cui sarebbe venuta una fertile rendita per sufficiente risarcimento della pubblica spesa che fosse per occorrere all'acconcio della strada »*. Questo suggerimento, messo subito in pratica, consentì l'anno seguente, sotto il Capitano Sebastiano Venier, una ristrutturazione completa della strada senza gravare troppo sulle comunità locali.

LA STRADA PRIULA
NEL QUADRO POLITICO DAL 1748 AL 1796



La strada Priula nel quadro politico dal 1748 al 1796

La situazione politica internazionale finì, però, ancora una volta, per intervenire sui destini della strada Priula dopo un decennio di tranquillità relativa e di rifioritura dei traffici veneziani attraverso le Orobie. Quando, infatti, nel 1759, scoppiò la guerra tra Federico II di Prussia e l'Austria, la pressione di quest'ultima sulle Leghe Grigie diminuì, tanto che si tentò, sia a Coira che a Venezia, di riprendere il rapporto di reciproco scambio che era nello spirito e nei contenuti del trattato del 1706, svuotato nei fatti dalle ostilità austriache verso la Serenissima. La strada Priula e i criteri di gestione di essa erano ovviamente al centro delle trattative.

In questo quadro si colloca un episodio curioso: un abate bergamasco, infatti, tale Giuseppe Novara, si inserì abilmente nei faticosi accordi tra le due potenze confinanti in veste di mediatore e, utilizzato sia dai veneziani che dai Grigioni per tirare acqua al proprio mulino, finì per beneficiare soprattutto se stesso e per creare sospetti, contrasti, reciproci rinfacciamenti. Sul ruolo svolto da questa ambigua figura si scatenò alla Dieta di Coira il 5 settembre 1760 una diatriba che contribuì a inquinare ogni possibilità di ripresa dei rapporti amichevoli tra i due stati. E' interessante, a tale proposito, una missiva inviata a Coira da Andrea Tron, influentissimo nelle attività politiche ed economiche della Serenissima, soprattutto per confutare le violente accuse indirizzate da Anton Von Salis-Soglio sul supposto utilizzo da parte di Venezia del Novara: « non è stata mai intenzione qui - scrive indignato il Tron - che egli né si arroghi il titolo né si spassi per ministro della Serenissima repubblica la quale, se avesse trovato conveniente di spedire un ministro in Coira avrebbe mandato con altro carattere altre figure, per la trattazione de' suoi affari, come si è praticato altre volte - e conclude sconsolatamente che - se tutto era fallito, ciò era accaduto sia per la difficoltà della materia, sia per i continui equivoci che egli ha inavvertitamente e maliziosamente

introdotti nella medesima ». Ci informa infine come già il Novara avesse indebitamente percepito in due anni ben 850 zecchini (a quale titolo, non viene specificato), « *summa che bastar poteva ad un povero (sic!) religioso per il suo povero mantenimento in ogni città d'Europa* ». Non è dato di sapere, invece, l'ammontare delle somme ricevute dal faccendiere bergamasco dall'Amministrazione di Coira.

Al di là dell'episodio, che è gustoso e abbastanza significativo, alquanto pesante doveva essere l'atmosfera dei rapporti tra i due confinanti, e va detto che la difficoltà di un accordo veniva soprattutto da una controversia su un problema serio e tangibile: quello del sale. Da parte retica se ne considerava infatti il prezzo, che avrebbe dovuto essere di favore, esorbitante, tanto più che un certo peso sulla bilancia delle Leghe era esercitato, a quanto si diceva a Coira, dalla necessità di provvedere alla manutenzione del tratto valtellinese della Priula. Sarebbe il caso, forse, di precisare che i Grigioni avrebbero dovuto provvedere, in realtà non facevano molto, e se ci furono per lungo tempo condizioni di percorribilità sulla strada anche nella cattiva stagione, il merito era soprattutto delle comunità locali interessate a mantenere in vita i traffici per tutto l'anno.

In effetti, dopo il 1760, pur cercando, o fingendo di cercare, accordi con il rappresentante veneziano a Coira, i Grigioni avevano avviato anche trattative contemporanee con l'Austria, ben più potente e in continua ascesa sulla scena politica europea, e sappiamo quale spina nel fianco fosse la Serenissima per l'Impero. I Veneziani, dal canto loro, in questa situazione di sospetto reciproco e di continuo logoramento dei rapporti con le Leghe, finirono per ignorare i dettami del patto 1706, specialmente per quanto concerneva il pagamento della gravosa pensione annuale. Si arrivò così nel 1764, con l'Austria che soffiava sul fuoco abbastanza scopertamente, alla denuncia e infine alla disdetta del trattato di scambio. La strada di San Marco naturalmente ci andò ancora una volta di mezzo, ma pure pesantissime furono le conseguenze di tale rottura sulle Leghe Grigie.

1.8 - I PROBLEMI DEGLI ARTIGIANI RETICI E VALTELLINESI IMMIGRATI

Bisogna evidenziare, a proposito del famoso trattato del 1706, come fosse vantaggioso per la povera economia grigiona trovare libero sbocco alla propria mano d'opera eccedente nella più generosa pianura lombardo-veneta e nel fervore di attività e di traffici della città lagunare. Quando si arrivò, per ritorsione al rinsaldarsi dei legami austro-retici, all'espulsione degli immigrati provenienti dai domini delle Leghe da parte di Venezia, almeno 7.000 piccoli e piccolissimi artigiani, per lo più di origine engadinese, bregagliotta e poschiavina, si videro costretti da un giorno all'altro a tornare all'economia di sopravvivenza di quelle montagne da cui si erano da decenni radicati.

Gli stessi governanti grigioni ebbero dei ripensamenti e, benché l'Austria premesse per la chiusura definitiva della via di S. Marco e per l'exasperazione ulteriore dei rapporti con i veneziani, mandarono ambasciatori per cercare in qualche modo di far recedere il Senato della Repubblica da una presa di posizione con conseguenze tanto gravi. Fu lo stesso senatore Tron, coinvolto nell'ambiguo affare dell'abate Novara, a farsi portavoce di un rigidissimo rifiuto che aggiungeva allo smacco l'offesa, visto che gli ambasciatori di Coira non furono nemmeno ricevuti né poterono sottoporre al Senato veneto le loro, senz'altro interessanti, contropartite.

A nulla valse neppure un intervento di mediazione messo in opera dai francesi. Ed è indubbiamente sorprendente che una diplomazia di fini e antichissime tradizioni e di esperienza internazionale come quella veneziana fosse indotta a una politica di chiusura tanto rigida, che qualche tempo dopo, del resto, finì per sconfessare. Certo è che Venezia perse una grossa occasione. L'Austria, invece, segnò un punto a suo favore. Un episodio drammatico va citato: il 20 dicembre 1766, quando ormai ogni tentativo di aggiustamento della controversia era andato a vuoto

e mancavano solo dieci giorni al termine ultimo per coloro che erano stati espulsi dalle terre veneziane, secondo un ignoto cronista (a Venezia e Bergamo ?) i pasticciere retici distribuivano al popolo una cesta di biscottini, e poi diciotto lire in soldoni dicendo: gridate tutti “Viva San Marco”.

E’ superfluo illustrare le conseguenze, per altro prevedibili, della rottura del trattato per la via Priula; basti evidenziare, dalla relazione presentata il 21 gennaio 1768 dal Capitano di Bergamo Franco Raspi questa frase emblematica: «*L’ultimo custode Regazzini [ha]soggiaciuto allo scapito di cento e più annui ducati del proprio (...) per l’appalto della Cà San Marco, che naturalmente non fu rinnovato, mentre si chiudeva la strada per i mesi invernali e se ne abbandonava del tutto la manutenzione* ». Lo stesso Raspi quell’anno, vista la gravità della situazione, riceveva nel contempo l’incarico di designare persona «*che invigili sugli affari del confine dividente lo stato veneto da quello delle Leghe Grigie* » e scelse per questo delicato compito il conte Vincenzo Spini.

... E I PROBLEMI DEI PASTORI VENETI

Il conte Spini nell’estate del 1768, appena nominato, fu messo a dura prova da una situazione controversa che venne a crearsi proprio sul confine tra i due Stati e nell’ambito dei problemi per risolvere i quali era stato responsabilizzato dal Senato Veneziano attraverso il Capitano di Bergamo «*premesso, infatti, che quell’anno ben 134 pastori della bergamasca* » - come si legge nella Ducale del 26 novembre dello stesso anno a firma di Ottavio Vincenti - «*attesta l’angustia dei pascoli nazionali, costretti [erano] di prendere in affitto in tempi di estate l’alpi dé grigioni per nodrirsi il loro gregge (...) essi vennero fatti oggetto ... di mali trattamenti, offese e insulti. Il conte Spini si trovò a dover chiarire (...) da quale spirito nate siano le descritte ostilità verso li veneti pastori per ordine di quel governo o per avidità e maltalento della plebe [...] e qual numero di animali di ragione dei grigioni passi nello Stato Nostro. Sappiamo che l’incaricato rese un fruttuoso ed esatto servizio nel dirimere la controversia* », da una lettera pervenuta il 17/12/1768, a firma di Girolamo Alberti, al Capitano di Bergamo «*unendo la pratica dell’indole di què confinanti e del sistema del loro governo e tenendo aderenze con alcune di quelle principali famiglie* ». Il problema si ripresentò tuttavia anche l’anno seguente, come si rileva da una direttiva del Senato veneto al Capitano di Bergamo, in data 5 agosto 1769, «*affinché intervenisse per mettere fine ad angherie e soprusi perpetrati contro i pastori che soggiornano nelle alpi Grigie* », e solo nel 1770 si riconobbe con un elogio ufficiale il parziale successo dell’impegno diplomatico del volenteroso conte Spini verso una pacificazione del confine tra il dominio di San Marco e quello delle Leghe.

L’episodio può apparire abbastanza marginale, ma trascende una dimensione localistica, quando se ne dia una lettura politica; rappresenta in effetti la testimonianza di una decisa svolta nelle scelte veneziane rispetto al periodo della rottura traumatica del trattato del 1706. Appare chiara una precisa volontà di riprendere l’iniziativa diplomatica e di ristabilire un rapporto di non ostilità, se non di amicizia, con i Grigioni. Lo dimostra, in particolare, la figura del conte Spini, pacificatore e mediatore ufficiale.

Al conte, sempre nella citata lettera di Girolamo Alberti, si affidava anche un compito importante e ricco di significato ovvero quello «*di rinvenire chi assuma l’impresa della casa e della strada detta di San Marco volendo il Senato fissare un certo annuale, discreto stipendio* ». Perché sia ben chiaro, la riapertura della strada e soprattutto la ripresa dei traffici e dei rapporti economici che essa significava era il nucleo centrale cui miravano le manovre di Venezia sul confine orobico. Un ultimo tentativo prima che le imprese napoleoniche spazzassero via sia la Serenissima Repubblica che le Leghe svizzere.

1.9 - A DUE SECOLI DALLA SUA COSTRUZIONE, UN ULTIMO TENTATIVO DI RILANCIARE LA VIA PRIULA

Particolareggiate erano le istruzioni che, per mano dell'Alberti, si fissavano al custode per la riapertura della Cà San Marco, obbligandolo « *a mantenere la suddetta ben acconcia, con le porte, stua, balconi, stalla e coperto nello stato che sarà a lui consegnato e quella migliorata e non determinata consegnarla al fine di sua condotta a tutte sue proprie spese* ».

Il valico doveva essere tenuto aperto tutto l'anno « *et in tempo di caduta di così grandi neviccate che impedissero il transito, debba esso custode valersi oltre li predetti suoi quattro uomini, d'alti dodici guastatori della valle dell'Olmo, ce siano precedentemente con l'autorità vostre descritti ed arruolati e con l'opera di tutti prontamente aprire essa strada e renderla transitabile (...) che se ciò nonostante le opere tutte degli uomini si rendesse difficile il trapasso delle merci col mezzo delle bestie e muli carichi, debbono detti uomini in tale occasione trasportare le merci colle lisce da Mezzoldo sino al dosso o vice versa* ». Tocca quindi al custode veneto mantenere aperto il percorso fino alla sommità della Riva, oltre il ponte della Lega in Val d'Orta.

Pare che proprio in questo punto, se si avvalora il documento anonimo del 20 febbraio 1781, ma redatto probabilmente dalle autorità di Bergamo, « *terminasse un'opera di riadattamento in grande stile finalmente iniziata quell'anno, fin dall'esordio del percorso valtellino, a Morbegno, da parte dei Grigioni* ». Di contro, malgrado le buone intenzioni e le istruzioni minuziose, pare, e la fonte è un rapporto datato 8 dicembre 1781, che in ben diverse condizioni fosse il tratto bergamasco « *fino a Mezzoldo sempre più scosceso e disastroso (...) proseguendo da Mezzoldo distante dalla Casa di San Marco per due ore di viaggi riconobbi - scrive l'ignoto relatore - tutte quelle disastrose strade che possa mai immaginarsi nel più orribile aspetto della negletta natura. Invece di esser larga quattro braccia, non mai supera la larghezza di uno solo e talvolta non è ampia abbastanza perché vi capisca sicuro i piedi di un cavallo (...) dalla casa progredii a piedi salendo fino al giogo del confine mi si presentò in quel sito la vista di un'altra neve che ricopriva tutta la parte settentrionale della montagna [...] ho potuto discernere qualche parte delle scale d'Orta che né uomo né animale aveva dall'autunno precedente fino allora potuto tentar ancora il passaggio* ».

Siccome sappiamo che il conte Spini si adoperò attivamente e con successo sia per rimettere in funzione la strada, sia per riattivare la Casa di San Marco, dobbiamo pensare, leggendo questo documento, a una stagione particolarmente inclemente e alle grandi difficoltà, in un'epoca di estrema decadenza della Repubblica Veneta, con cui le autorità bergamasche affrontavano, insieme alle comunità brembane, la manutenzione del percorso. E' possibile che esso fosse soggetto a interruzioni in periodi particolarmente nevosi o quando la furia dei torrenti portava via ponti o muri di sostegno. I documenti non permettono di fare vera chiarezza sull'uso della strada nell'ultimo ventennio del Settecento. Sappiamo che si rilevò in questo periodo un cambiamento in senso peggiorativo dell'andamento climatico, e basta ripercorrere alcune cronache sui lavori di sistemazione o riadattamento di tratti della Priula per capire molte cose. Fu assai arduo, per esempio, affrontare per la costruzione e in seguito mantenere percorribile, intorno ai 1900 m, « *il tratto della strada allo sbocco della val d'Orta, scoscesa, franosa e sovrastato da massi enormi; inoltre il pendio del versante sinistro della stessa valle fu superato solo con una serie di tornanti, un magnifico tracciato a serpentine - così leggiamo su un documento - : il ponte sul torrente veniva rimosso prima del periodo invernale, e di qui la Priula si ricongiungeva al sentiero che scavalcando il Dosso della Motta, raggiungeva Albaredo per l'aspro fianco sinistro della val Pedena* ».

Giovanni Mussio, in *Aspetti geografici della via Priula*, 1965, rileva, ad esempio, le difficoltà e la particolare struttura morfologica del versante dal Dosso Chierico (1116 m) al Ponte della Lega (1611), e quindi la necessità del progetto della strada veneziana di arrampicarsi tagliando un fittissimo bosco di conifere. Evidenzia anche come « *la peculiarità dell'intaglio a V profondissima delle valli orobiche, pur essendo sempre e dovunque sfavorevole all'intervento umano - basta pensare al paesaggio antropico - lo percepisce tuttavia solo grazie a grossi sforzi e con una cura costante e puntuale dei manufatti* ». Da tale punto di vista si spiega in gran parte, sempre secondo il Mussio, la storica riluttanza del Governo delle Leghe a impegnarsi nella gestione diretta del percorso valtellinese della Priula, che si sviluppa fino a Morbegno per ben 17 km, e si giustifica l'alternarsi, a seguito delle vicende storico-politiche, di periodi di traffici intensi con periodi di rapidissime e difficilmente recuperabili rovine.

1.10 - LA STRADA DI SAN MARCO DALL'OTTOCENTO AD OGGI

Il subentrare dei Francesi ai Veneziani e ai Grigioni si tradusse per la via Priula in abbandono e rovina, lasciata in balia dalle intemperie, l'antica strada finì per pagare un prezzo assai pesante al logorio delle stagioni e all'incuria degli uomini. All'inizio dell'800, essa era ormai divenuta un transito del tutto secondario tra la Valtellina e la bergamasca, tanto da essere impercorribile nei periodi dell'anno più inclementi. Gli abitanti di Albaredo e quelli della Val Brembana tentarono in ogni modo di garantire l'apertura almeno estiva del percorso, con sforzi il più delle volte vanificati dai versanti degradati e dal grande disordine della rete idrica della zona. Gli appelli indirizzati a chi deteneva il potere rimasero per anni inascoltati, fino all'avvento dell'Austria che, come possono dimostrare le grandi vie di comunicazione realizzate nelle nostre valli, ebbe per il problema delle strade un interesse primario sia dal punto di vista strategico che da quello economico e di consolidamento generale dei confini dell'impero.

Il 22 giugno 1829 veniva infatti inviato nella Valle del Bitto di Albaredo per un accurato sopralluogo l'ing. Venosta che, con un'indagine minuziosa, mise in rilievo sia lo stato generale della strada sia la situazione dei nuclei abitati lungo il corso di essa, sia infine le necessità di interventi di riparazione e di ristrutturazione per restituire all'antica via veneziana una qualche percorribilità almeno stagionale. In particolare egli sottolineò come avesse trovato nel tratto subito dopo Albaredo gravi elementi di pericolosità che rendevano del tutto sconsigliabile il tracciato qualora non venissero effettuati lavori di grande portata, con adeguati interventi finanziari. Per dare un'idea dell'accuratezza della perizia del Venosta, basti citare il seguente brano: « *la rozza selciatura col pavimento di nudo terreno, in alcuni luoghi intersecata da mal tagliata roccia che colle sue prominenze e solcature rende pericoloso il passaggio. Questa linea è della lunghezza di circa m 1,40 e in alcuni tratti la larghezza è minore al metro, in molti tratti raggiunge i 2.30 metri* ».



IL PASSO E LA CANTONIERA

In alto: il Passo S. Marco
in una cartolina del 1941.



A destra: particolare
della facciata della
"Cantoniera di S. Marco".

Certo è che, sebbene ci furono interventi di ripristino, l'Austria non ritenne opportuno assegnare alla strada veneziana un ruolo di grande rilievo, tanto più che si andava impegnando nel frattempo su vie di comunicazione alternative di ben altra portata e sicuramente più adeguate agli obiettivi di controllo dal Nord sulla pianura lombarda che costituivano il nucleo della sua politica

italiana. È soltanto molti anni dopo, nel 1866, quando già l'Italia era unita, che la Via Priula rientra nei documenti ufficiali. Si tratta di una delibera dell'11 settembre, con la quale l'Amministrazione provinciale di Sondrio chiede di non includere la via di San Marco nel novero delle strade provinciali del Regno. Un appello che l'allora Ministro competente non accolse, tanto è vero che la strada, sentito il parere del neo-costituito Consiglio superiore dei lavori pubblici, non riuscì ad essere inserita nell'elenco delle strade di interesse nazionale e la sua manutenzione venne affidata pertanto alle province di Bergamo e Sondrio. Potrà a tale proposito apparire strano che dall'Amministrazione provinciale di Sondrio venisse fatta richiesta di questo tipo, ma la cosa si spiega innanzitutto pensando alle difficoltà economiche che doveva affrontare allora un territorio come il nostro, in secondo luogo con gli oneri che comportava la costruzione della strada sulla riva sinistra del lago di Como (l'attuale SS 36), il che rendeva assai problematico sostenere anche la difficile manutenzione di una rotabile in quota e con forti livelli di degrado come era allora la strada di San Marco. Si spiega anche come le opere di sistemazione e di consolidamento del percorso rimasero per almeno 20 anni saltuarie e di modesto rilievo.

Solo nel 1880 si provvide ad affrontare il problema dei collegamenti Valtellina-Bergamasca in modo serio, strutturale. Si cominciò infatti a sistemare accuratamente il tratto Morbegno-Albaredo, con lavori che mantennero transitabile la strada fino al 1945, quando fu decisa la costruzione del percorso attuale. Si cercò anche di intervenire sul tracciato tra Albaredo e il passo, per quanto lo scarso consolidamento dei versanti e una serie di difficoltà spesso insormontabili nella situazione di fatto scoraggiassero ogni progetto di qualche rilievo. Si arrivò infatti a ricostruire veri e propri collegamenti tra Valtellina e Val Brembana solo dopo il 1967 quando, iniziando dal Passo San Marco, fu radicalmente ricostruito il tracciato che prende oggi il nome di Transorobica e che è ben diverso da quello della vecchia via Priula dei veneziani.

Anche la Cà San Marco fu riscattata da un abbandono ormai secolare. Già tra il 1924 e il 1925 furono svolti lavori di riadattamento che finirono per cancellare la vecchia facciata originale, di cui rimase solo il leone di San Marco. Nel 1935 poi, sovrastato in altorilievo su pietra con il simbolo del leone della Repubblica della Serenissima, venne incisa sulla facciata l'iscrizione che ancora oggi si legge:

Per due secoli - questa casa cantoniera - vigilò sulle alpi brembane - i traffici e la sicurezza - della Repubblica di San Marco.

Rimane oggi intatto il tracciato della strada Priula non più utilizzato se non in ridotta misura, sostituito dal passaggio della Transorobica, ma utile da scoprire e valorizzare. La bellezza della vallata, tra boschi fitti, i torrenti che scendono fino a confluire con il Bitto, i pendii a tratti ripidissimi dove sono presenti insediamenti antichi, ma ancora intatti sono luoghi solitari e suggestivi in cui ancora si legge la testimonianza del sacrificio, della pazienza, della miseria delle genti che vi hanno vissuto.

Ripercorrere la Via Priula è sicuramente interessante ed è ritrovare insieme un patrimonio, una testimonianza da non lasciar scomparire per le incurie e il logorio del tempo. Resta questa comunque una magnifica passeggiata, alla fine della quale ci si ferma a ristorarsi con il saporito e tipico formaggio Bitto. Riscoprire questa antica strada vuol dire provvedere ad una minima manutenzione e segnalarne l'attrattiva per far conoscere una parte significativa della storia della Valle e della sua gente. Tra l'altro sul versante dell'alpeggio Orta Vaga si interseca con la nuova Ciclovia del Bitto che salendo dalla Valle del Bitto di Albaredo si congiunge con il versante di Bema e tra qualche anno con la Valgerola. Un percorso ciclopedonale di grande emozione paesaggistica che collega maggenghi, boschi, alpeggi e centri abitati sviluppandosi per oltre 100 km e di primaria attrazione e interesse rispetto a tanti altri percorsi presenti nelle Alpi europee. Sempre nel territorio del Comune di Albaredo per San Marco è attivo dal 1999 l'Eco-Museo Valle del Bitto

di Albaredo, uno dei primi ad essere riconosciuto dalla Regione Lombardia con il percorso storico-naturalistico che in parte si snoda sulla Via Priula e la sala scientifica dell'habitat alpino nel centro visite ad Albaredo per San Marco, unitamente al primo percorso italiano del MetaBorgo in realtà aumentata e immersiva, meglio conosciuto come Metaverso che rappresenta una opportunità per conoscere il territorio, il suo ambiente, la cultura, la storia e i prodotti tipici, in primis il formaggio Bitto. Un po' di informazioni si possono trovare sul sito web www.ecomuseoalbaredo.it mentre originali attrattività turistiche coerenti con il modello di economia sostenibile si possono visionare sul sito www.flyemotion.it. Lo stesso sito web del Comune offre molte informazioni www.comune.albaredopersanmarco.so.it

Albaredo per San Marco, come scrive una importante rivista turistica, è un centro abitato di rara ed emozionale bellezza, destinazione turistica da conoscere anche per la sua autenticità e originalità come modello di sviluppo sostenibile e attrattivo per i piccoli borghi della montagna italiana ed europea.



Il leone alato sulla Piazza San Marco di Albaredo per San Marco in marmo proveniente dalle cave Michelangelo di Carrara, opera dell'Accademia di Belle Arti di Carrara 2004.



da: Albano Marcarini, *La Strada Priula, a piedi da Bergamo a Morbegno lungo l'antica Strada Veneta*, Lysis, Sondrio 2009.

Cap. 2 – LA TRANSOROBICA

2.1 - DALLA VIA DI SAN MARCO ALLA TRANSOROBICA NELLA PRIMA META' DEL '900

L'antica *Via di San Marco* aveva svolto la sua funzione nei secoli, ma aveva ormai fatto il suo tempo, già all'inizio del Novecento si cominciò, infatti, a parlare di una vera e propria *Transorobica* che esercitasse una funzione di collegamento rapido e moderno tra la Valtellina e le Valli Bergamasche.

I progetti in discussione erano molti e ambiziosi. Quanto al percorso, le scelte spaziarono da un tracciato che ripercorresse, con le opportune variazioni, quello della Priula, ai trafori, con varie collocazioni, allo spostamento della nuova strada in altre valli orobiche che, per un motivo o per l'altro, sembravano offrire migliori opportunità.

Per cinquant'anni almeno, questi progetti, per quanto dibattutissimi, rimasero allo stato di teoria e non trovarono alcun riscontro concreto. Vale però la pena di rivisitarli perché testimoniano come, in fondo, l'interesse sulla bella strada veneziana e su una trasformazione di essa in chiave moderna sia stato sempre vivo e stimolante nel dibattito intorno alla viabilità valtellinese e a quella della media valle in particolare.

Le prime proposte concrete per un collegamento transorobico nuovo videro la luce nel 1910, quando i molti discorsi che si facevano intorno alla necessità di uno studio sul problema si tradussero in un vero e proprio Comitato, all'interno del quale fu eletto un esecutivo con l'incarico di definire la fattibilità di un percorso Morbegno - San Pellegrino. Va detto tuttavia che il Comitato non si muoveva su proposte chiare né su una linea di condotta coerente e razionale, poiché in esso convivevano, ed entravano ovviamente in conflittualità, gli interessi di zona e di campanile, nonché particolari implicazioni politiche legate alla valorizzazione delle valli orobiche. Ne derivò uno spostamento della linea d'azione dell'organismo dall'interesse collettivo e dalla pubblica utilità dell'opera, ai vari particolarismi, con controversie e polemiche che finirono per inquinare il progetto e per invalidare la stessa funzionalità del Comitato. Interessante a tale proposito è uno scritto del 1953 dell'ing. A. Bacchetta, il quale, ricostruendo l'iter delle varie proposte sulla nuova Transorobica, affermava: « *sui numerosi studi e progetti che, a partire dal 1910, furono fatti per realizzare una nuova strada Valtellina-Bergamo, hanno ovviamente influito non poco interessi campanilistici. Discusso fu sia il punto di partenza [Foppolo, Carona, Cusio, Mezzoldo] sia quello di arrivo [Morbegno, Talamona, Sondrio] ».*

Le ipotesi naturalmente furono le più svariate. Una, in particolare, ci sembra significativa a descrivere il clima in cui il progetto si andava elaborando: quella legata al traforo del monte Pedena, con il quale si abbandonava la Valle di Albaredo a favore della Valle di Tartano. Un numero dell'Eco di Bergamo del 1935 ospita un lungo articolo illustrativo della proposta, in cui si parla di « *breve galleria sotto il Pedena e di larghezza utile di tutta la strada di metri 6 - chiarendo che - non vi sono tornanti né gironi perché il tracciato, sia in salita che in discesa, si svolge seguendo l'andamento del terreno* ». L'articolo sottolinea poi la validità di un'eventuale scelta in questo senso evidenziando « *vantaggi di carattere militare per il fatto che le Alpi Orobie, apprestate a difesa mercé la strada di accesso al valico, possono impedire l'invasione nemica dell'Engadina [sic!!] con il vantaggio di dare accesso a Sondrio e alla media Valle nel caso in cui gli straripamenti dell'Adda e dei suoi affluenti di destra interrompano la strada statale di fondovalle e di dare sviluppo alla nostra industria turistica (...) di bonifica montana per la valorizzazione dei boschi e dei pascoli. L'importo complessivo della strada sarà di 7 milioni di lire. Conclusione per lo meno curiosa, l'opera dovrebbe essere ultimata in due anni ».*

Del 1939 è un altro progetto che citiamo, in quanto più realistico, quello dell'architetto Bergonzo che prevedeva uno sbocco per la via di Salmurano, in Val Gerola, elaborando uno studio molto preciso sulle distanze e sulle pendenze.

Si arriva alla Seconda guerra mondiale in ogni modo con molte idee, ma niente di fatto. Il problema della nuova rotabile è tuttavia pressante, tanto è vero che i primi incontri per rilanciare il progetto si organizzarono tra Bergamo e Sondrio addirittura nel 1945, senza arrivare però a una conclusione qualsiasi circa la scelta del tracciato. Sul tavolo delle trattative si mettono sei ipotesi che prendono in considerazione, per lo sbocco valtellinese del percorso, la Valle del Bitto di Albaredo e quella di Gerola, la Val Tartano, la Val Madre, la Val Cervia e la Valle del Livrio, con attraversamento del passo del Publino di 2.360 metri. Quest'ultima ipotesi, in effetti, fu privilegiata nel 1958 da un Comitato Interprovinciale formatosi intorno al problema della Transorobica, mentre quattro anni prima il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici si era orientato verso uno sbocco della nuova strada nella Val Madre, dopo un percorso in galleria di 1.200 metri.

Per sottolineare quale attualità avesse assunto la *questione orobica* negli anni '50, vale la pena di citare quanto scrisse, sempre sull'*Eco di Bergamo* nel 1959 l'ing. Chitò, con visuali che oggi appaiono futuristiche: « *Guardando una carta corografica in cui siano tracciati l'autostrada Milano - Bergamo - Brescia, la strada prealpina orobica e quella di comunicazione con la Valtellina, riesce facile immaginare il grandissimo valore che risentiranno le provincie di Bergamo e Sondrio quando anche queste due ultime strade saranno attuate. Bergamo, che trovasi pressoché a metà percorso dell'autostrada Torino - Venezia e nel punto più elevato di essa, sarà luogo di richiamo e soggiorno del forestiero e diverrà un centro importante di irradiazione verso le sue valli e le provincie confinanti; da parte sua la Valtellina, unita alle valli Bergamasche da una bella, comoda strada, avrà modo di sviluppare i suoi commerci e di fare sentire la sua grande e forte attrazione turistica* ».

Mentre il dibattito si animava, si andavano delineando le diverse posizioni e si andavano definendo con una certa chiarezza le proposte. Queste trovarono un momento importante di confronto in un convegno che fu organizzato a Bergamo il 23 gennaio 1950 e che rappresenta una tappa fondamentale nella storia della Transorobica.

2.2 - IL CONVEGNO DI BERGAMO E LA PRESA DI POSIZIONE DELL'ING. MATTEI

Il convegno di Bergamo era stato organizzato non tanto per fare il punto su un dibattito ormai pluridecennale, quanto per superare la fase di discussione e di proposta: bisognava infatti procedere alla realizzazione della nuova Transorobica e soprattutto alla scelta tra i molti progetti, fattibili e non, che erano stati elaborati. Relatore del convegno fu nominato l'ing. Filippo Orsatti che ebbe il compito di illustrare le varie ipotesi di tracciato, sulla base di cifre e di descrizioni tecniche e citando le varie prese di posizione a favore di questo o quel progetto. Tra le soluzioni proposte (ricordiamo che si discusse intorno alla Valle del Livrio, alla Val Cervia, alla Val Madre, alla Val Tartano e alle due Valli del Bitto), il relatore parve in ogni modo favorire la scelta di un tracciato che percorresse la Valle del Livrio, cosa questa che non mancò di suscitare reazioni, specie da parte di chi nel convegno di Bergamo non si era sentito sufficientemente rappresentato. In effetti il gruppo di Morbegno, orientato ovviamente a ripercorrere il tracciato dell'antica Priula, era rimasto ai margini del dibattito sulla nuova strada e non ebbe modo di farsi valere anche a Bergamo, benché il Comune avesse da tempo definito e illustrato un'ipotesi di progetto.

A questo punto entra in scena con decisione l'ing. Enea Mattei il quale, con tutta l'autorevolezza che gli viene dal suo ruolo, si schiera a fianco di chi sostiene il progetto morbegnasco con una pubblicazione: "*Strade orobiche tra la bassa Valtellina e la Val Brembana*".

Siamo nel giugno del 1950 e, mentre la Commissione scaturita dal Convegno prende in esame le varie proposte, nasce a Morbegno una società chiamata *Promor* presieduta dall'ing. Mattei, appunto, che prende l'iniziativa di elaborare una controrelazione in grado di confutare quanto affermato dall'ing. Filippo Orsatti. E' interessante ripercorrerne alcuni brani. Tanto per cominciare, si sminuisce il tanto pubblicizzato Convegno di Bergamo a poco più di una visita di cortesia tra tecnici e notabili dei due capoluoghi di provincia « *perché per chiamarlo convegno il meno che si doveva fare era di avvertire i sostenitori di altri tracciati perché la discussione fosse più ampia e chiarificatrice* ».

In riferimento alla relazione Orsatti si osserva che « *essa venne letta e nessuno si oppose perché i possibili contraddittori non erano stati chiamati*». Viene poi abbondantemente sottolineata la grande confusione di proposte e di progetti, nell'ambito dei quali riesce alquanto difficile capire come mai ci si sia orientati verso la Valle del Livrio, visto che « *uno degli scopi principali della progettata strada dovrebbe essere anche quello di garantire le comunicazioni della Valtellina con la provincia di Bergamo in caso di interruzione della strada statale e della ferrovia di fondo valle, entrambe particolarmente in pericolo nel tratto Sondrio-Ardenno e per la statale sul conoide del Tartano. Dunque per una interruzione di qualche giorno per ogni dieci anni si dovrebbe costruire una strada che sarebbe già di per se stessa interrotta nove mesi all'anno salendo a 2.200 metri di altezza?*».

Con il senno del poi, mentre la situazione sostenuta dall'Orsatti non avrebbe oggi ormai alcun significato, da riconsiderare appaiono anche gli argomenti addotti dall'ing. Mattei, visto che attualmente la Transorobica per il Passo di San Marco non è percorribile con continuità più di sei mesi all'anno. E' ben vero che il progetto allora redatto a sostegno di un tracciato che ripercorresse quello dell'antica Priula prevedeva una galleria in Val d'Orta lunga 535 metri e situata a quota 1.853, ma soprattutto una serie di opere in grado di superare le difficoltà più ardue di un percorso ormai verificato nel corso dei secoli. E non mancavano altri argomenti validi: « *Da memoria d'uomo - scriveva l'ing. Mattei - si è sempre sentito parlare di una strada di congiunzione fra la Bassa Valtellina e la Val Brembana. L'Alta Valtellina ha verso sud e verso est tre sbocchi (con) un grande respiro verso altre regioni confinanti. La Bassa Valtellina si trova chiusa e rinserrata verso la Val Brembana che ha per madre comune la catena delle la catena delle Prealpi Orobiche. Unica via rudimentale di comunicazione, oltre ai molti sentieri, è la mulattiera che da Mezzoldo porta a Morbegno, in un percorso che venne ritenuto il migliore dalla Repubblica Veneta. Naturale il desiderio degli abitanti delle due vallate di essere ora unite da una strada moderna e comoda. E' necessario ora, ma sempre più nell'avvenire, che si crei un osmosi tra la Valle Brembana e la Bassa Valtellina. Riteniamo pure che la Mezzoldo-Cà San Marco è sempre lì a rimediare l'errore che si commetterebbe facendo Sondrio-Foppolo, che (per poco che aprano gli occhi i bergamaschi) non si farà mai* ».

Intanto, nella ridda delle più diverse soluzioni e dei progetti più avveniristici, si trascuravano i collegamenti Morbegno-Albaredo a tutto svantaggio delle popolazioni locali. Lo rilevano gli scritti dell'ing. Mattei: « *La pubblica opinione - scrive nella controrelazione al Convegno di Bergamo, ma lo ribadisce anche in altra sede - pensa che finché ci sarà in ballo la decisione per la strada orobica non se ne farà niente di quest'opera. Si pensa che i fautori della strada del Livrio, se esistesse la strada del Morbegno-Albaredo, non avrebbero più frecce al loro arco* ».

Infine viene puntualmente confutato nella controrelazione cosiddetta morbegnasca un articolo pubblicato nel 1934 dal Popolo Valtellinese e ripreso dall'Orsatti nell'introduzione al Convegno di Bergamo, specie nel punto in cui, contro un tracciato per la Valle del Bitto di Albaredo, afferma: « *La maggior spesa derivante dal chilometraggio superiore a quello previsto*

per il progetto Sondrio-Foppolo, sarebbe se non totalmente, certo in gran parte compensata dall'assenza di gallerie e di importanti manufatti d'arte ».

2.3 - IL SECONDO CONVEGNO PER IL VALICO OROBICO TENUTO A SONDRIO NEL 1950

A testimonianza del rilievo assegnato alle strade orobiche, già nel dicembre del 1950 la Camera di Commercio di Sondrio indice un Convegno a scopo di approfondimento, se non di confutazione, dei temi affrontati nel Convegno di Bergamo. Dopo un anno di lavori si ha infatti la possibilità di esaminare quanto è stato elaborato dalla Commissione tecnica emersa dal Convegno di Bergamo in materia di selezione tra le varie proposte di tracciato attraverso le valli della media Valtellina.

Dalla relazione tenuta dall'ing. Guicciardini viene ancora una volta avvalorata la possibilità di una strada, costruita del tutto ex novo, che, attraverso il Passo del Publino e la Valle del Livrio, raggiunga direttamente Sondrio, tagliando fuori la Bassa Valle.

Dai verbali del convegno risulta che l'ing. Guicciardini espone brevemente gli studi sino ad allora fatti dalla Commissione, ma che non potevano avere un valore preciso non essendovi stata la possibilità di eseguire i sopralluoghi tanto necessari. Veniva poi illustrata una tabella comparativa tra i vari tracciati (che riporto) sulla quale veniva chiamato a pronunciarsi anche l'ing. Mattei. Egli ribadisce come anche per arrivare a Sondrio *« sia più conveniente rispetto alla Valle del Livrio, passare per Morbegno e per Tartano essendo il tratto Sondrio-Morbegno sulla strada dello Stelvio percorribile in un quarto d'ora »*. Inoltre sottolinea come *« a causa dell'altitudine, tale strada sarebbe percorribile solo quattro mesi all'anno senza calcolare la maggiore spesa nella costruzione e nella manutenzione »*.

Sempre dai verbali, rileviamo come il prof. Credaro pensi che *« il progetto del Livrio sia il più bello alpinisticamente parlando e crede che non vi sia molta differenza, nei riguardi della durata dell'utilizzazione della strada, fra un valico a 1.700 metri e uno a 2.200, La strada per San Marco, commercialmente parlando, non ha molto valore; dal punto di vista sciistico poi, la conca di San Marco, per essere troppo esposta al sole, non è a lungo utilizzabile - e aggiunge - che bisogna tener conto della natura del terreno, delle frane e scoscendimenti e, per concludere, ritiene che, ove fosse escluso il progetto della Valle del Livrio, in linea subordinata sia preferibile il tracciato del Tartano e non quello di San Marco »*.

Come si vede, la tesi del percorso per Albaredo viene dalla maggior parte dei partecipanti al secondo convegno scartata; su questa proposta si orientano anche l'avv. Schena, Presidente della Deputazione provinciale di Sondrio e l'avv. Moltrasio, Presidente dell'Ente Provinciale per il Turismo di Bergamo, che si pronunciano per la soluzione della Val di Tartano che avrebbe il vantaggio anche di collegare Campo e Tartano con la strada statale. Infine l'ing. Orsatti, che precisa di parlare a titolo personale e non quale componente la Commissione, *« auspica che il valico, avendo dal versante bergamasco come base Foppolo, possa essere utilizzato attraverso la Val di Tartano o la Val Livrio »*. Unanime è il verbale del Convegno di Sondrio sull'opportunità del valico e così riporta: *« La Commissione studierà tutti i progetti e cercherà di portare a termine lo studio che è stato interrotto per forza maggiore; procederà anche ad accertamenti in loco. Gli organi tecnici, poi, sulla scorta degli studi effettuati, decideranno »*.

Vallate sul versante valtellinese meridionale			
	1	2	3
	Val Gerola	Valle del Bitto di Albaredo	Val Tartano
Passo e altitudine in metri	Salmurano (2017)	Passo San Marco (1992)	Tartano (2018)
Tratto di strada di nuova Costruzione in Km	29.300	34.000	31.900
Di cui in galleria metri	–	–	850
Tornanti numero	17	16	10
Distanza Bergamo - Sondrio in Km	121.2	118.0	101.0
Presunti dati teorici di costo Lire	1.080.000.000	1.167.000.000	1.107.000.000

Vallate sul versante valtellinese orobico centrale			
	4	5	6
	Val Madre	Val Cervia	Val del Livrio
Passo e altitudine in Metri s.l.m.	Dordona (2061)	Val Cervia (2319)	Publino (2368)
Tratto di strada di nuova costruzione in Km	29.800	35.600	38.441
Di cui in galleria metri	1.200	1.800	1.518
Tornanti numero	14/17	17/18	8/10
Distanza Bergamo - Sondrio in Km	91.4	98.1	100.9
Presunti dati teorici di costo Lire	1.052.000.000	1.253.000.000	1.338.230.000

Sulla base quindi di una pluralità di argomentazioni, la riunione e il confronto di Sondrio si concludono con un nulla di fatto che rimanda eventuali decisioni al parere dei tecnici. Appare tuttavia interessante, in questa fase del dibattito sulla Transorobica, riportare alcuni stralci di un articolo pubblicato dall'ing. Guiscardo Guicciardi in margine al Convegno sondriese, proprio perché si tratta di argomentazioni indubbiamente valide e significative della situazione di allora: « *Non mi risulta - scrive il tecnico sondriese - che esistano progetti completi, definitivi, nel preciso senso della parola e del concetto, veramente e realmente elaborati sul terreno con la necessaria accuratezza e precisione. Esistono, certo, diversi studi pregiati o progetti, anche ben fatti, di massima: ma esiste anche, per ciascuno di questi studi e progetti di massima, la grave indecisione derivante dalla insufficiente, incompleta visione o conoscenza della realtà pratica, tangibile, del terreno da attraversare, delle frane incombenti, delle valanghe infide che lasciano in basso tracce di neve visibili anche d'estate. Difficile è, perciò, allo stato attuale degli studi, poter dare un'indicazione seria e onestamente obiettiva circa la scelta non dico del tracciato migliore, ma anche semplicemente di quei due o tre tracciati ai quali dare la preferenza per uno studio più accurato, completo e soprattutto omogeneo* ».

Ne emerge con evidenza una certa superficialità delle considerazioni che avevano fino a quel momento accompagnato l'esame del problema della Transorobica, in quanto l'ing. Guicciardi rileva come tutta l'articolazione del dibattito dei due convegni di Bergamo e Sondrio avesse in un certo senso trascurato l'aspetto più importante: « *la fattibilità, sul piano tecnico, dei vari progetti considerata in modo spassionato e obiettivo* ». Questo fatto avvalorava quanto da tempo sosteneva e scriveva per la Promor l'ing. Mattei. Interessante è, oltre alla critica, la conclusione dell'ing. Guicciardi, che prende in considerazione una visione veramente avveniristica delle comunicazioni Bergamo-Sondrio: « *I passi di Dordona, di Val Cervia e del Publino con discesa a Sondrio eliminano quasi completamente il pericolo dell'alluvione dell'Adda o per lo meno lo riducono ad un minimo ed offrono subito l'imbocco della Val Malenco. La quale, un giorno o l'altro, potrà essere valorizzata con una rotabile che per il Passo del Muretto si colleghi alla rete svizzera, e di qui al Centro Europa. La cosa può ora apparire una chimera: però già nel 1950 un passo si è fatto con l'apertura del Muretto come valico autorizzato, con relativo ufficio doganale. In altre parole, una rotabile per la Val Malenco e il Muretto verrebbe ad essere il naturale proseguimento della strada Bergamo-Sondrio. Inoltre la posizione centrale di Sondrio ridurrebbe assai le distanze, rispetto ai passi occidentali, verso i valichi del Bernina, di S. Maria in Val Monastero, dello Stelvio*».

Le proposte, indubbiamente, poco credibili, anche dopo che è passata molta acqua sotto i ponti, non tenevano in considerazione le difficoltà di superare ben due passi sopra i duemila metri, inutilizzabili se non con opere gigantesche e costosissime per la maggior parte dell'anno, e si orientava su un progetto di costi enormi proprio nel momento in cui spaventavano i costi molto più modesti per garantire il riattamento e la sicurezza dell'antica Priula che, in fondo, rappresentava la soluzione più economica. La realizzazione di quest'ultimo progetto ha dimostrato come dopo tanti discorsi, esso fosse in definitiva il più accessibile nell'ambito di una valutazione realistica delle possibilità esistenti al tempo. Era del tutto evidente che le ragioni politiche dei potentati sondriocentrici volessero a tutti i costi evitare che la bassa Valtellina avesse lo sbocco sulla bergamasca, pertanto alcuni tecnici erano stati incaricati per favorire la soluzione che abbandonasse il percorso già scelto secoli prima dai veneziani.

2.4 - FINALMENTE SI FA LA TRANSOROBICA DAL PASSO SAN MARCO

Tra il 12 e il 14 marzo 1953 si tiene a Palermo un *Convegno Nazionale strade* cui parteciparono anche alcuni rappresentanti della nostra provincia: il presidente della Camera di Commercio, dr. Gambirasio, presenta in questa occasione una memoria nella quale si tratta ancora della Transorobica. Vi emerge, anche se non con grande chiarezza, un orientamento, in precedenza assente, verso la soluzione Passo di San Marco lungo la Valle del Bitto di Albaredo. Questo fatto rappresenta una novità nelle scelte ufficiali visto che pare cominci a trovare credito l'ipotesi sostenuta sempre con coerenza solo dai morbegnaschi.

Intanto la stampa della provincia ospita con frequenza le opinioni più diverse e discordanti su un problema che sembra ancora, però, lontano da una soluzione concreta anche se continua ad alimentare polemiche e vivo interesse sia nel territorio di Sondrio che in quello bergamasco.

Per trovare una presa di posizione autorevole, dobbiamo attendere l'esito di uno studio predisposto sul finire degli anni '50, a cura dell'Amministrazione provinciale di Bergamo, attraverso la struttura di un *Comitato di Coordinamento per la strada di valico fra Valle Brembana e Valtellina* insediato il 15 novembre 1958. Ben tre anni dopo l'insediamento del Comitato, viene alla luce una pubblicazione molto significativa *I valichi della Val Brembana con la Valtellina* che contiene una relazione tecnico-paesaggistica sulle sette possibilità di tracciato prese in considerazione, una relazione geologica e un'indagine socio-economica sui comuni bergamaschi interessati da un'eventuale strada. Abbastanza sorprendente, e senz'altro nuova, è però la

conclusione cui arriva lo studio che individua « come zona più idonea ad ospitare il tracciato meglio rispondente agli interessi bergamaschi quella nel settore orientale », interessante, oltre alle valli già in discussione a monte di Morbegno, il Passo Venina, con discesa su Carona. Tra le altre, numerose, prese di posizione, è da ricordare quella autorevole del Centro Studi per le Opere Pubbliche della Lombardia che mette in primo piano una scelta in grado di coinvolgere nel progetto complessivo di viabilità anche il transito per la Val Malenco fino al Muretto.

Intanto in quel di Bergamo si passa dalle parole ai fatti: il 4 settembre 1966 si inaugura il tronco di una nuova strada Mezzoldo - Ponte dell'Acqua - Passo San Marco. Inaugurazione questa cui vengono invitati, e il fatto è significativo, anche amministratori valtellinesi. È l'avvio all'impegno concreto anche in provincia di Sondrio. L'ing. Moser di Bergamo definisce infatti un progetto per il versante valtellinese che modifica, in quanto troppo impegnativo economicamente, quello a suo tempo redatto sotto lo stimolo dell'ing. Mattei nel 1955, ma che viene in linea di massima accettato come il più fattibile.



Il manifesto augurale dell'arrivo della strada.

Favorevoli all'opera anche gli amministratori della provincia di Sondrio

Una strada sotto il San Marco Col traforo la Valtellina sarà più vicina a Bergamo

L'iniziativa già concordata tra gli Enti locali: sarà l'Anas a realizzare il tunnel - Il primo progetto risale al 1939 - Benefici per il turismo e il commercio - Il rilancio della Val Brembana - Si cercano i finanziamenti

MARCO si comincia a parlare di una strada che si aprirà dal Passo San Marco al centro della provincia di Bergamo non quella di Sondrio, ma quella di Sondrio, che parte da Sondrio e arriva fino alla valle Brembana. Un progetto che si è concretizzato in un'opera di ingegneria che verrà realizzata in quattro anni. L'opera è stata approvata dal consiglio provinciale di Sondrio e dal consiglio comunale di Sondrio. L'opera è stata approvata dal consiglio provinciale di Sondrio e dal consiglio comunale di Sondrio. L'opera è stata approvata dal consiglio provinciale di Sondrio e dal consiglio comunale di Sondrio.

Il progetto di una strada che si aprirà dal Passo San Marco al centro della provincia di Bergamo non quella di Sondrio, ma quella di Sondrio, che parte da Sondrio e arriva fino alla valle Brembana. Un progetto che si è concretizzato in un'opera di ingegneria che verrà realizzata in quattro anni. L'opera è stata approvata dal consiglio provinciale di Sondrio e dal consiglio comunale di Sondrio.

Un progetto di una strada che si aprirà dal Passo San Marco al centro della provincia di Bergamo non quella di Sondrio, ma quella di Sondrio, che parte da Sondrio e arriva fino alla valle Brembana. Un progetto che si è concretizzato in un'opera di ingegneria che verrà realizzata in quattro anni. L'opera è stata approvata dal consiglio provinciale di Sondrio e dal consiglio comunale di Sondrio.



Un ritratto nella zona del Passo San Marco

Sandra Vercasselli

Transorobica d'inverno

Si punta anche al recupero della vecchia strada... La Transorobica d'inverno è un progetto che si è concretizzato in un'opera di ingegneria che verrà realizzata in quattro anni. L'opera è stata approvata dal consiglio provinciale di Sondrio e dal consiglio comunale di Sondrio.



Un ritratto nella zona del Passo San Marco

Sandra Vercasselli

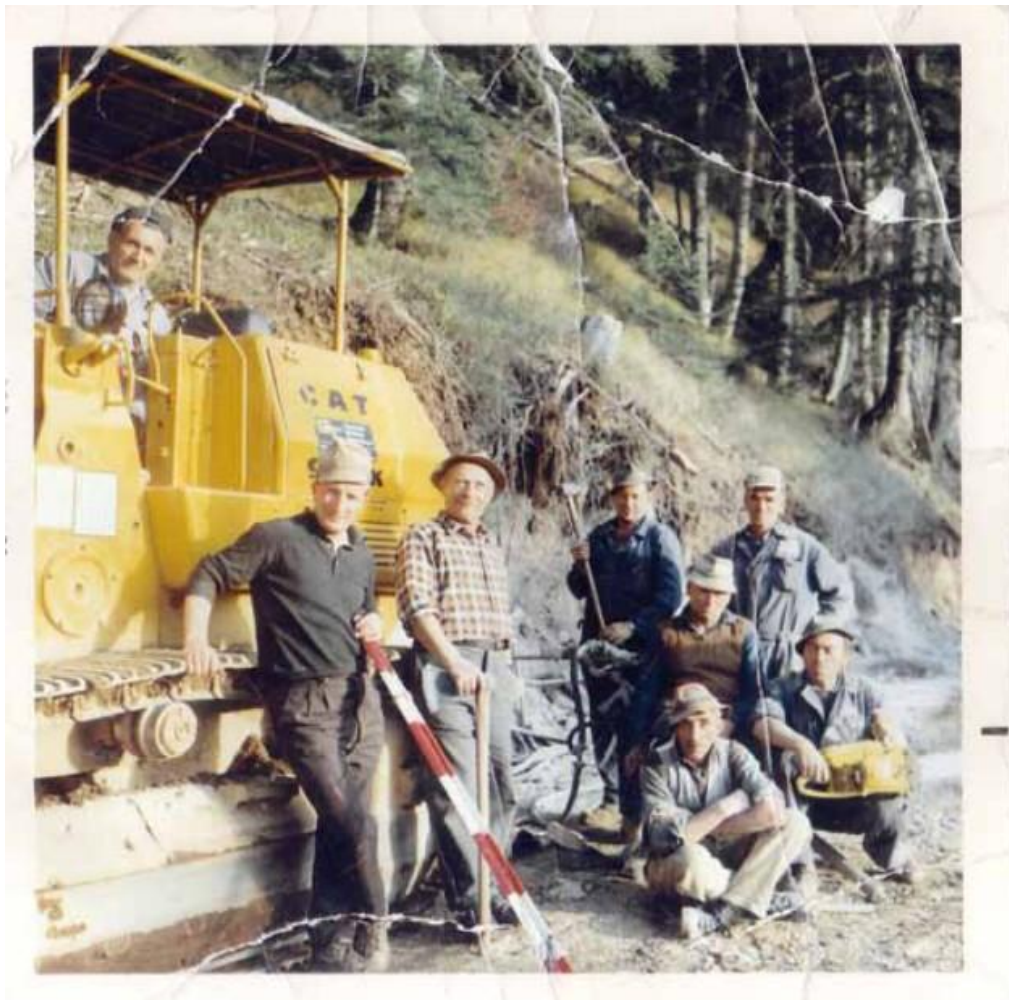
Nel 1988 già si pensa al traforo.

1966:proposte degli amministratori locali bergamaschi.

Il comune di Gerola, dal canto suo, non sta a guardare e presenta nel 1967 un proprio progetto per raggiungere la Cà San Marco attraverso il Passo del Verrobbio. Il 7 settembre dello stesso anno le ruspe, dal Passo San Marco, prendono, però, la direzione di Albaredo per San Marco, malgrado il riaccendersi delle polemiche e le opposizioni, specie di parte sondriese, tanto che il Comune di Sondrio arriva a organizzare ancora nel 1969 un incontro in cui si ripropone il mai abbandonato progetto di una Transorobica che vada a collegarsi con al Val Malenco. Ma la Transorobica nella Valle del Bitto di Albaredo era ormai una realtà indiscutibile, un progetto portato a termine. Il podestà bergamasco Alvisè Priuli vedeva confermata la validità di una scelta ratificata ormai da 400 anni, e non aveva più motivi di rivoltarsi nella tomba.

Fu così che il 27 maggio del 1986, con il transito del giro ciclistico d'Italia, la nuova Transorobica poté essere vista in ogni parte d'Europa coronando il sogno dei tanti che si sono adoperati per la sua realizzazione.

Oltre ai già citati ing. Mattei di Morbegno e ing. Moser di Bergamo meritano la menzione anche i Sindaci di Albaredo per San Marco, Angelo Petrelli, di Mezzoldo, Enzo Salvini e di Averara, Gianni Baschenis.



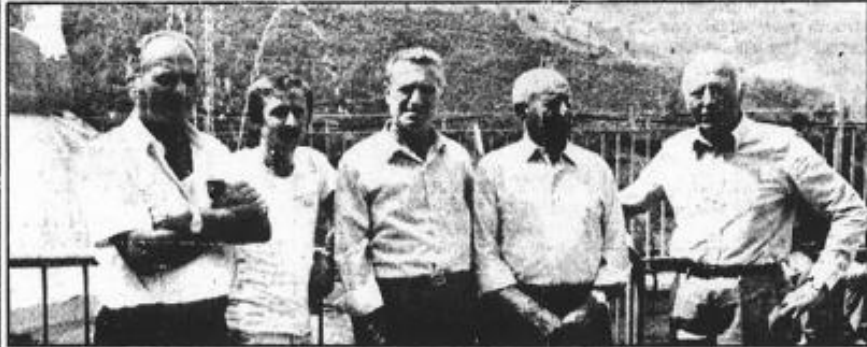
Maestranze al lavoro nel 1988 per la costruzione della Transorobica sul versante della Valle del Bitto di Albaredo.

È cosa fatta il collegamento tra la Bergamasca e la Valtellina

Manca l'asfaltatura di un paio di chilometri in provincia di Sondrio, ma il tracciato è ormai agibile - Un incontro delle autorità amministrative interessate

La strada del Passo di San Marco, l'unica di collegamento intervallare tra la Bergamasca e la Valtellina, sta per diventare una bella realtà. Manca l'asfaltatura di un paio di chilometri in territorio valtellinese, proprio nei pressi del passo, e poi un lungo e ben disegnato nastro d'asfalto intercorrerà tra le due vallate, ricalcando pari pari l'antica Via Mercatorum che fu poi parte integrante della Priula realizzata sul finire del '500, che consentì i traffici tra i Grigioni e la Terra di San Marco. Venne iniziata nel 1952 con un primo tratto tra Mezzoldo e la frazione Scaluggio e quindi sipartì da questa località nel 1961 per raggiungere cinque anni dopo, nel 1966, il Passo di San Marco con un primo tracciato in terra battuta comunque transitabile. Poi ci si fermò, perché forse già in Valtellina i tempi non erano ancora maturi perché ci si decidesse a por mano ai lavori. Finalmente nel 1969 le ruspe cominciarono a scendere anche sul versante valtellinese e nel 1975 avveniva il congiungimento con la strada che saliva da Morbegno ad Albaredo. La strada, sia pure sterrata era fatta? Da allora si è lavorato su entrambi i versanti ed ora si è alla conclusione. Proprio nell'imminenza del completamento di quest'opera viaria, Albaredo ha voluto premiare con un diploma e una medaglia di riconoscimento i promotori ed i realizzatori di questa opera viaria di grande rilievo turistico ed agrosilvopastorale.

Albaredo, primo comune che si incontra scendendo dal Passo di San Marco verso la Valtellina, dopo aver percorso circa diciassette chilometri di



Da sinistra, il cav. Enzo Salvini, il sindaco di Albaredo Patrizio Del Nero, il comm. Gianni Baschenis, presidente del Bim, il cav. Angelo Petrelli e il sindaco di Averara, cav. Ottorino Baschenis.

strada, è un ridente borgo alpino abbarbicato ai fianchi della montagna. Sono cinquecento anime che hanno conservato tradizioni e cultura antiche, anche se sono stati toccati dal fenomeno del turismo in modo molto simile a tanti nostri piccoli paesi montani senza tante pretese ma capaci di offrire un soggiorno tranquillo e tonificante. È gente che ha conosciuto l'emigrazione e che conosce il pendolarismo come i brembani. Qui si produce il celeberrimo formaggio bitto col latte delle bovine che pascolano sui fianchi a nord delle Prealpi Orobie. Ancora funziona in loco un antico laboratorio gestito da una cooperativa che produce i famosi «pez-zotti» splendidi tappeti aggraziati nei semplici disegni, ben «mixati» nei colori. Chi vuole può visitare questa fabbrichetta e rendersi conto di come nascono questi prodotti, frutto di esperienza che risale nei secoli. Venerdì scorso, in occasione della sagra del paese,

l'amministrazione comunale ha voluto dare un riconoscimento a coloro che vollero la strada del Passo. Con una semplice ma significativa cerimonia, poche parole, nessun reboante discorso, proprio come è uso tra i montanari, e quindi la consegna degli attestati e di una medaglia ai premiati, da parte del sindaco di Albaredo signor Patrizio Del Nero. Attestato e medaglia sono state consegnate al cav. Enzo Salvini già sindaco di Mezzoldo per più di un mandato amministrativo, che fu certamente tra i più tenaci propugnatori della realizzazione della strada. Nessuno credeva in questa opera, ma lui più cocciuto di un mulo, nel 1952 dava il classico primo colpo di piccone e così partiva la strada che sta per essere realtà compiuta. Sul versante opposto, proprio ad Albaredo, lavorava in questo senso e non senza difficoltà il suo collega cav. Angelo Petrelli, sostenuto in questo impegno da signor

Gilberto Del Nero.

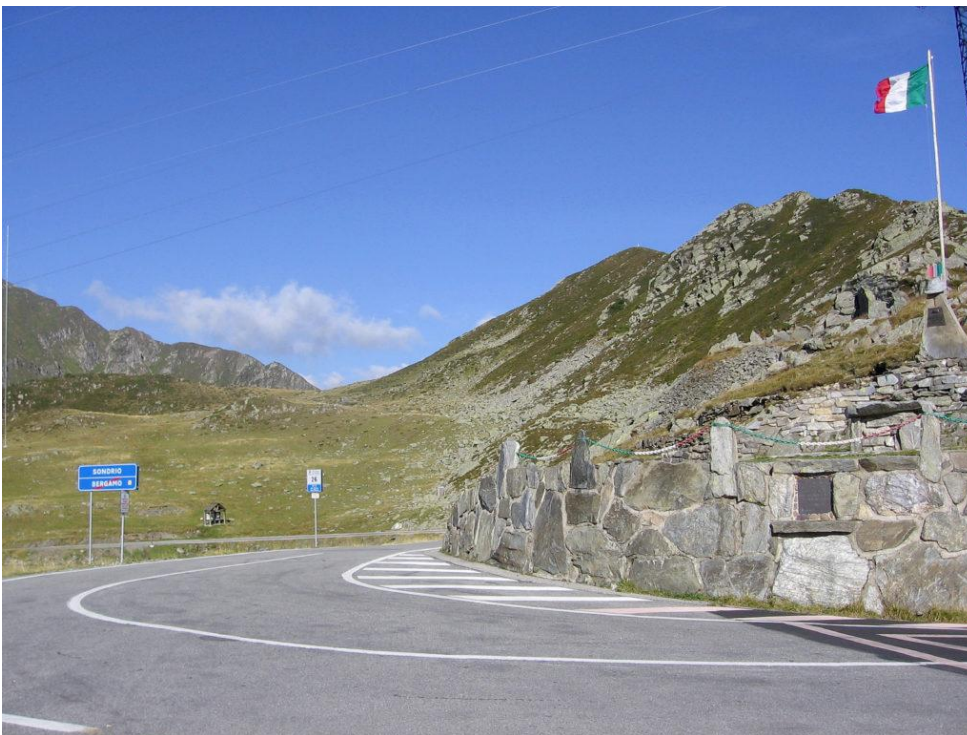
Dovranno attendere più a lungo prima di por mano ai lavori. Anche a loro sono stati consegnati attestato e medaglia. Medesimo riconoscimento è andato ai Bacini Imbriferi montani bergamasco e valtellinesi. Furono infatti i B.I.M. a credere per primi fra gli enti pubblici in quest'opera — poi subentreranno le due provincie — ed a finanziarle. Il riconoscimento è stato consegnato al presidente del Consorzio dei Bacini Imbriferi montani dei fiumi Brembo e Serio e del lago di Corno comm. Gianni Baschenis. Il riconoscimento è stato infine riservato anche all'ing. Luigi Moser che della strada è stato il progettista. Ha presenziato alla cerimonia di consegna di diplomi ed attestati anche il signor Ottorino Baschenis sindaco di Averara del cui territorio comunale fa parte la zona del Passo di San Marco.

2.5 - DALLA GESTIONE DELLA PROVINCIA DI SONDRIO ALL'ANAS E AL DIBATTITO SUL TRAFORO

L'apertura della carreggiata è avvenuta nel maggio del 1975 con la strada in gestione alla Provincia di Sondrio che ha provveduto al completamento dell'opera, alla asfaltatura e alla gestione nonché alla pulizia invernale fino alla cessione ad ANAS, avvenuta nel maggio del 2021.

Da quella data la nuova denominazione del collegamento intervallivo diventa *SS470 della Val Brembana e del Passo San Marco*. A onor del vero la proposta ministeriale sulla denominazione si limitava a *SS470 della Val Brembana* riprendendo la precedente denominazione presente sul versante bergamasco prima della provincializzazione. La levata di scudi del Sindaco di Albaredo per San Marco Patrizio Del Nero con l'appoggio anche di Morbegno e della Regione Lombardia trovò l'accordo nella attuale denominazione con l'inclusione anche *del Passo San Marco*.

Di recente è stato avviato un dibattito sulla opportunità di realizzare un traforo di base del San Marco allo scopo di collegare la Provincia di Sondrio con quella di Bergamo.



La Transorobica al Passo San Marco m. 1992 slm



Cap. 3 - IL TRAFORO DEL PASSO SAN MARCO

Galleria San Marco - Mezzoldo - Alta Val Brembana

Gianni Molinari -*Annuario C.A.I. alta Valle Brembana - 2003*



l'Umè al Passo San Marco (1992 slm), torretta di confine tra la Repubblica di San Marco e le Leghe Grige Svizzere ora confine tra la Provincia di Sondrio e quella di Bergamo.

Galleria del Passo di San Marco: da Mezzoldo località Ponte dell'Acqua ad Albaredo

Già una scelta per la carrozzabile Mezzoldo – Passo San Marco – Albaredo è stata fatta in precedenza, ma questa strada di valico va sfruttata per un arco di tempo più lungo durante l'anno. L'attenzione che le due Provincie, di Bergamo e Sondrio, prestano a codesta strada intervalliva non è adeguata a quanto essa potrebbe offrire in più nel settore turistico.

La scelta del percorso attuale ha suscitato diverse critiche, ma bisogna capire che il tracciato non era stato concepito per un traffico veloce bensì per un percorso turistico. Nel frattempo sono sorte vicino ad esso numerose infrastrutture alberghiere che hanno dato vita all'ambiente, sia pure limitatamente ad alcune stagioni dell'anno, come già sopra-esposto. La Strada Provinciale che sale da Olmo al Brembo sino al Passo ha avuto una buona sistemazione dopo gli eventi alluvionali del 1987: si può dire che la viabilità sia scorrevole e adatta ad un traffico intervallivo, sia pure con pochi punti ancora da perfezionare ed ampliare. Un collegamento in galleria tra la Valle Brembana e la Valtellina seguendo questo tracciato produrrebbe i seguenti risultati:

- 1- eliminerebbe completamente il pericolo di valanghe;
- 2- ridurrebbe notevolmente la lunghezza del tracciato: dagli attuali 27 Km. che vanno dal Ponte dell'Acqua sino al Albaredo si passerebbe a 4.400 m. di galleria, con una riduzione di percorso di ben 17,60 Km;
- 3- offrirebbe un percorso intervallivo scorrevole e dritto, che segue in modo naturale e longitudinale la direzione della valle;
- 4- sul versante bergamasco il percorso è già reso scorrevole dalle nuove gallerie di Camerata Cornello e Piazza Brembana e dalle sistemazioni fatte sino a Mezzoldo a seguito dell'alluvione; da modificare rimarrebbe il passaggio in prossimità della Diga del Ponte dell'Acqua e poco altro. Nella parte Valtellinese il percorso è scorrevole e, seguendo la variante di Talamona, si potrebbe raggiungere comodamente la Statale 38 evitando i tornanti sovrastanti il centro abitato di Morbegno;
- 5- la pendenza di questo tracciato non supera mai l'8–10%, la sua larghezza è già adeguata per un traffico di media portata;

6- le quote di partenza e di arrivo della galleria non sono per nulla ardue e tanto meno proibitive, neppure nel periodo invernale (ml. 1.281 s.l.m. a Mezzoldo - Ponte dell'Acqua e ml. 1.134 ad Albaredo - Ponte delle Rasighe);

7- si tratta del tracciato più breve per collegare Bergamo con Morbegno - Sondrio - Chiavenna.

Esaminate le ipotesi sopradescritte e considerati i vantaggi e gli svantaggi di un collegamento in galleria per avere uno sbocco a Nord della Valle Brembana, il tunnel sotto il Passo San Marco è una scelta logica e che si attiene alla predisposizione naturale della Valle stessa, tenendo pure in considerazione le testimonianze storiche della zona. E' indubbio che là dove passa una via di comunicazione ci sono dei vantaggi ma anche degli svantaggi, il più grave dei quali è sicuramente l'inquinamento sia acustico che dell'aria, che andrebbe a gravare su tutta la popolazione della zona, ma è un rischio che bisogna correre se si vuole uscire dall'isolamento e si vuole avere uno sviluppo turistico ed economico.

Studio di fattibilità per un progetto di galleria sotto il Passo San Marco.

Nel mese di Settembre del 1996 è stato effettuato un rilievo topografico per capire, a grandi linee, la fattibilità di una galleria in questa zona, previa identificazione dei punti d'ingresso e fatto salvo che le quote di partenza della stessa siano accettate.



Il 28/29 Settembre 1996 il geom. Elio Sangiovanni, coadiuvato dal geom. Gianni Molinari con due aiutanti, utilizzando due stazioni di rilevamento sul versante bergamasco e una sul versante valtellinese, hanno proceduto al rilievo che ha dato il seguente esito:

Versante bergamasco:

- ingresso della galleria in località Prà de la Cesa – Acqua Eta – Ponte dell'Acqua a m. 1.281 s.l.m. al Km. 5,150 della Strada Provinciale N. 9;

Versante valtellinese:

- Ingresso della galleria in località Ponte delle Raseghe a 1.134 s.l.m.
- Strada Provinciale Morbegno – Albaredo (ora Statale)
- dislivello della galleria: da m. 1.281 a m. 1.134 e cioè m. 147
- distanza dell' ingresso in territorio bergamasco al confine con la provincia di Sondrio: m. 1.360
- distanza dell' ingresso in territorio valtellinese al confine con la provincia di Bergamo: m. 3.040
- totale lunghezza galleria m. 4.400
- pendenza: 0,023(?) pari a 2,3 %

Trafoero ferroviario sotto il Passo San Marco. Valtellina entusiasta della proposta brembana
Così *Centro Valle. Settimanale della Provincia di Sondrio* del 19 febbraio 2022 che prosegue:



Il Passo San Marco

«La Valtellina si dice entusiasta dell'idea progettuale di un traforo ferroviario di 20 chilometri sotto il Passo San Marco, che collegherebbe rapidamente Bergamo con Morbegno. A proporlo un comitato (nato nel 2016 inizialmente solo per sostenere un traforo sotto il Canto Alto da Bergamo a Zogno), presieduto dall'ex preside del liceo Lussana di Bergamo, Cesare Quarenghi (originario della Val Taleggio). Comitato che, le settimane scorse, ha illustrato la proposta agli enti pubblici di

Sondrio, tra cui il presidente della Provincia Elio Moretti e il presidente della Comunità montana di Morbegno Emanuele Nonini».

« Ci sono risorse importanti che vanno utilizzate – ha dichiarato Moretti al quotidiano valtellinese Centro Valle – E' un progetto ambizioso ma ci sia consentito di fare qualche sogno ».

Favorevole anche il sindaco di **Albaredo per San Marco** (primo Comune valtellinese sotto il Passo San Marco) **Patrizio Del Nero**: « Ci sarebbe un impatto significativo dal punto di vista turistico – dice – ma anche economico e commerciale ».

Ma a che punto è l'iniziativa del comitato di professionisti guidati da Quarenghi?

« Dopo l'approvazione entusiastica della Valtellina – dice Quarenghi – attendiamo un incontro con il nuovo presidente della Provincia di Bergamo Pasquale Gandolfi. L'iter prosegue, abbiamo una collaborazione con il Politecnico di Milano che potrebbe realizzare un primo studio. Servono 100 mila euro che potrebbero venire da Provincia, Bim e Comunità montane di entrambe i versanti. L'idea è poi di bussare in Regione entro l'estate per chiedere il milione di euro stimato per il progetto vero e proprio ». Per il comitato promotore è il momento giusto, considerati i fondi europei messi a disposizione dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR). Il traforo aprirebbe un corridoio ecologico da Bergamo e Milano verso l'Europa. Insomma, un treno da non perdere, in tutti i sensi.

Il progetto di un comitato di professionisti per tunnel ferroviario di circa 20 chilometri da Piazza Brembana a Morbegno

MORBEGNO (2021) Un traliccio ferroviario che unisce Morbegno a Piazza Brembana; la Valtellina alla Val Brembana; Sondrio a Bergamo in meno di un'ora. Una prospettiva di futuro per i territori di montagna.

È l'idea promossa da un comitato di affermati e stimati professionisti uniti dal forte legame per la Val Brembana.

« Il nostro obiettivo è quello di fermare lo spopolamento della Val Brembana che negli ultimi anni è diventato un fenomeno di entità rilevante – spiega il vice presidente del Comitato **Alberto Fustinoni** -. Il territorio si divide in Bassa Valle con Zogno e San Pellegrino, e l'Alta Valle con oltre 30 Comuni, purtroppo tutti per la maggior parte abitati da

Da Sondrio a Bergamo in un'ora col traforo sotto il passo San Marco



Brembana con il tunnel circa 10 minuti, e da lì a Bergamo 27 minuti, compreso il tunnel in Val Brembana. Quindi Sondrio - Bergamo in meno di un'ora. Questo porterebbe diversi vantaggi tra cui l'accessibilità per i valtellinesi in meno di un'ora all'aeroporto internazionale di Orio Al Serio, alla stessa altezza ferroviaria

uno un rapido incremento delle spopolamento, da una riduzione di 100 persone l'anno, a 600/700 - ha precisato il presidente del Comitato **Cesare Quarenghi**, per 25 anni preside dello storico liceo scientifico Lussana di Bergamo -. Inizialmente abbiamo individuato la soluzione del

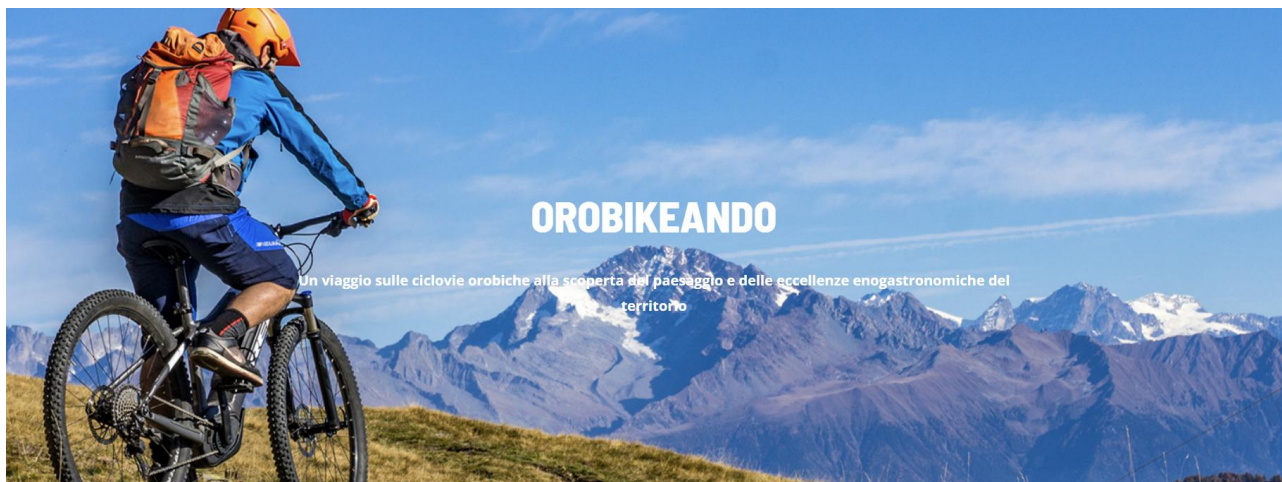
Il titolo del settimanale Centro Valle Sabato 19 febbraio 2022

Ma, in sintesi, cosa prevede l'idea del comitato guidato da Quarenghi?

La ferrovia partirebbe da Nese di Alzano. Con un traforo sotto il Canto Alto si arriverebbe a Zogno, sotto Camanghé, per riprendere il vecchio sedime ferroviario fino a Piazza Brembana. Per poi ripartire in galleria fino a Morbegno, sotto il Passo San Marco. Utopia o progetto fattibile? Saranno gli studi, se inizieranno, a valutarlo, anche sotto l'aspetto dell'impatto su economia, viabilità, turismo e quindi riflessi demografici. Il costo? Il comitato stima circa due miliardi di euro.

Cap. 4 – LA CICLOVIA TRANSALPINA OROBIKEANDO. St. Moritz - passo s. Marco - Bergamo

Il cicloturismo. Nuova frontiera di sviluppo sostenibile e inclusivo anche in montagna



Il progetto della ciclabile transalpina del GAL Valle dei Sapori-Valtellina 2022

Orobikeando nasce dall'iniziativa dei GAL (Gruppi d'Azione Locale) impegnati nella promozione del territorio che da Bergamo si estende verso le Alpi Orobie, attraversa la Valtellina e risale il corso del fiume Adda fino all'area del Bernina, ai confini dell'Engadina svizzera. Un'area rurale e montana che copre il 60% del territorio delle Province di Bergamo e Sondrio, in gran parte tutelata. Nel paesaggio si alternano laghi, vette, sentieri e boschi. I borghi rurali e gli alpeggi custodiscono saperi da cui nascono formaggi, vini, salumi, mele, olio e altri prodotti agroalimentari d'eccellenza. Per tutelare questo patrimonio e portarlo nel futuro, i quattro GAL del territorio hanno creato Orobikeando: un progetto di sviluppo innovativo che mette al centro la mobilità sostenibile.

GLI OBIETTIVI

La comunità locale salta in sella per raggiungerli.

Mobilità sostenibile

Creare una rete integrata di ciclovie per tutte le fasce di pubblico: famiglie, sportivi, viaggiatori, ecc.

Economia locale

Valorizzare i prodotti agroalimentari, il turismo rurale e l'identità locale attraverso i percorsi ciclabili.

Marketing territoriale

Scoprire la montagna attraverso nuove proposte di turismo sostenibile.

LE ALPI OROBIE

Montagne, valli e colline: lo scenario naturale per esperienze da ricordare.

La Valtellina, la Val Brembana, la Val Seriana e il lago d'Iseo circondano una catena montuosa imponente: cime di 3.000 metri, laghetti, torrenti e cascate. Un unico valico asfaltato permette di attraversarle. Le Orobie sono una fortezza di rocce che accoglie stambecchi, marmotte, aquile, salamandre ecc. Una ricchezza protetta da parchi e riserve naturali, con cui gli esseri umani interagiscono da sempre. Tra le montagne, già nel 1600 erano attive miniere di ferro e fucine. Ma per secoli le genti orobiche si sono dedicate principalmente all'agricoltura e all'allevamento, con il mais coltivato a fondovalle, le vigne in collina e gli animali portati al pascolo sugli alpeggi in estate.

Una tradizione che ha attraversato la rivoluzione industriale e l'urbanizzazione, evolvendosi. Oggi l'enogastronomia di qualità è il volano di un turismo lento e rispettoso dell'ambiente, la materia prima di un modello di sviluppo locale sostenibile.

(Testo tratto dal sito web Orobikeando | GAL Valtellina galvalledeisapori.it)



Ciclisti al Passo San Marco

**IL 90° GIRO D'ITALIA SUL PASSO SAN MARCO IL 26 MAGGIO 2007
la prima volta il 27 maggio 1986**

Ringraziamenti, ricordi e commenti nella dichiarazione del Sindaco Patrizio Del Nero

Grazie alla Gazzetta dello Sport e all'organizzazione del giro ciclistico d'Italia per aver scelto con la quattordicesima tappa Cantù-Bergamo di transitare attraverso la Valle del Bitto di Albaredo e il Passo San Marco a quota 1992 slm.

E' una tappa di ben 181 km dall'alto contenuto tecnico e probabilmente decisiva per l'aggiudicazione dell'ambito traguardo finale.

La prima volta del Giro sul Passo San Marco è stato il 27 maggio 1986, poi nel 1987 e nel 1988. In tutte queste tre tappe i grandi campioni si sono confrontati in mezzo a due ali grandiose di pubblico, di appassionati sportivi e di festanti sostenitori.

Un po' di storia

Di seguito riprendo alcuni spunti delle precedenti tre tappe che con passione vengono ricostruite dal caro amico Giancarlo Gozzi in uno speciale del giornale “*La provincia di Sondrio*” nella primavera del 1994.

«La scoperta del Passo San Marco ha costituito una nuova tappa nella storia del Giro d'Italia in Valtellina, ha dato infatti la possibilità agli organizzatori di far conoscere al mondo ciclistico internazionale una nuova ed interessante asperità. A dire il vero il San Marco era stato inserito nel tracciato dal Giro già nel 1978. All'epoca la rotabile era sterrata ed in condizioni precarie e il percorso venne annullato causa neve.

Ma torniamo al 1986. Si parte da Erba per una frazione secca e difficile che porterà i corridori a Foppolo. Ad Albaredo per San Marco è tutta una colonna di vetture e moto che durante la notte ed alle prime luci dell'alba tentano di prendere posizione su verso i 2.000 metri del valico. Negli ultimi km la neve ai lati supera i tre metri. Tifosi armati di badili spalavano la neve per crearsi delle grotte dove infilare le auto. Un formicaio umano con in testa il Sindaco di Albaredo per San Marco Patrizio Del Nero a fare la spola per garantire la sicurezza della corsa. E proprio su questa suggestiva e difficile salita avviene la decisione del Giro.

Sul tanto temuto valico scappano Visentini, Chioccioli, Lemond, Munoz e Baronchelli che prendono un certo margine su Moser e Saronni.

Nel tratto di salita che porta a Foppolo scatta Munoz che vince così la tappa su Lemond, e Visentini conquista la maglia.

E siamo al 1987, il Giro numero 70 approderà a Madesimo passando ancora dal San Marco, questa volta in discesa. La tappa parte dalla bergamasca, esattamente a Trescore Balneario e dopo 160 km difficili ha traguardo in Valchiavenna a Madesimo. Sul San Marco nevicata, gli spazzaneve sono in continua allerta per garantire il transito. La tappa è vinta dal francese Bérnard, la maglia rosa Roche è settimo con alle calcagna Vicentini.

La tappa del 1988 vede ancora protagonista il San Marco: provenendo da Bergamo i corridori superano il valico per poi sfrecciare in discesa verso il traguardo, dopo 129 km, a Chiesa in Valmalenco. Partenza da Bergamo e sulle rampe bergamasche del San Marco va via lo svizzero Tony Rominger, un passista scalatore che guadagna terreno e passa in solitaria sulla vetta con oltre 4 minuti sui diretti inseguitori, la maglia rosa Chioccioli compreso. Rominger scende velocissimo lungo i 27 km su Morbegno, tiene il passo anche lungo la salita che porta a Chiesa e taglia vittorioso il traguardo».

Fin qui la ricostruzione di Gozzi che ancora una volta ringrazio per le testimonianze e la passione con la quale ha scritto e scrive sul ciclismo e il Giro d'Italia.

Ancora oggi conservo la Gazzetta dello Sport con il titolo di prima pagina a caratteri cubitali: “San Marco e Madesimo fanno tremare il Giro”. Un ricordo particolare per la tappa del 1986: Albaredo accoglie con entusiasmo l'annuncio e già ai primi di maggio ospita nella piazza principale alcuni organizzatori in una festa dal titolo inequivocabile: “Benvenuto al Giro d'Italia”.

Il 1986 tuttavia è stato un inverno difficile, la neve è scesa a metri e le valanghe sono cadute in più tratti sulla strada che conduce al valico. In Alpe Lago le ruspe lavorano per diversi giorni e l'altezza della valanga, proprio sulla strada, è di oltre 25 metri, al km che precede il Passo la coltre nevosa supera in alcuni tratti i 6 metri, la tappa passa in mezzo a un vero e proprio tunnel. Anche la notte che precede il transito dei corridori la neve imbianca la strada fino nella valle di Pedena. E' infatti la bufera di neve che accoglie i corridori al valico, ma sono migliaia e migliaia le persone ai lati della strada. E' festa grande, un applauso e un urlo di incitamento salutano al passo gli eterni rivali Saronni e Moser. La sera stessa insieme al mitico Gilberto Del Nero, classe 1912, siamo ospiti alla

cena di gala a Foppolo dove abbiamo la possibilità di incontrare il patron Torriani, il grande Felice Gimondi e tanti altri ciclisti che hanno fatto la storia del ciclismo nazionale.

E' notte fonda quando con Gilberto passiamo di ritorno al Passo San Marco: il silenzio regnava e solo il vento che soffiava forte era rimasto a presidiarlo. Ancora una volta il Passo San Marco aveva segnato una tappa importante nella storia delle nostre montagne.

I vincitori delle tre tappe

anno	primo	secondo	terzo
1986	Visentini (Ita)	Saronni (Ita)	Moser (Ita)
1987	Roche (Irl)	Millar (Sco)	Breukink (Ned)
1988	Hampsten (USA)	Breukink (Ned)	Zimmermann (Swi)

Albaredo per San Marco, lì 2 dicembre 2006.

Vengono presentati i dati della tappa del 26 maggio 2007.

26 Maggio, 14^a tappa, **Cantù - Bergamo**, km 181

Passo di San Marco

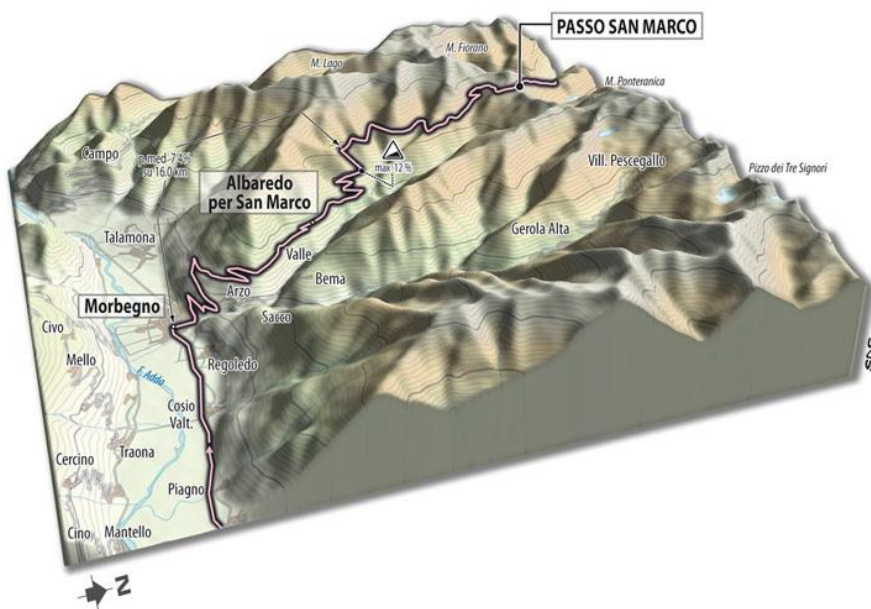
Lunghezza: km 26,150

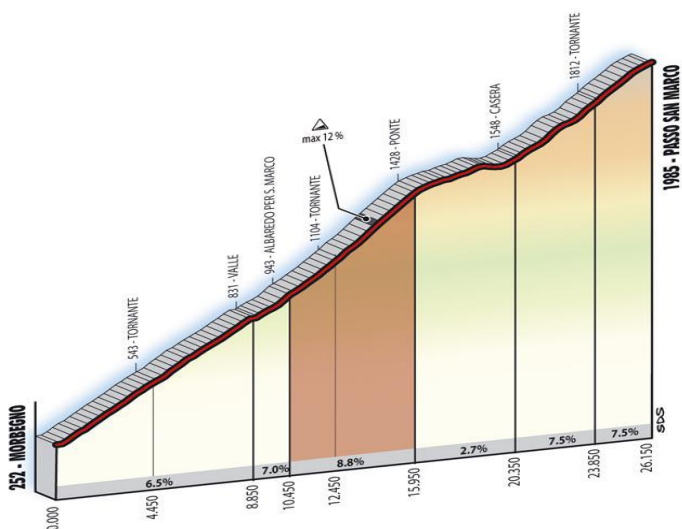
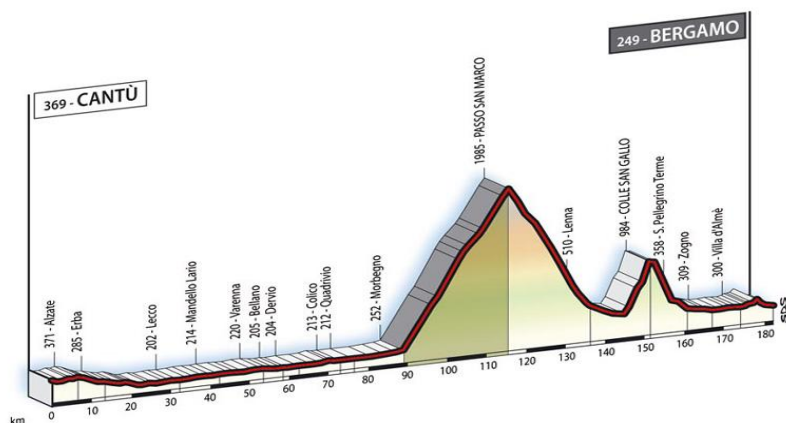
Dislivello: m 1755

Pend. med: 6,7%

Pend. max: 12%

Vincitore della 96^a edizione (2007) del Giro d' Italia: Danilo Di Luca





Dalla Gazzetta dello Sport <http://giroditalia2007.gazzetta.it/it/www.vallidelbitto.it> , sito ufficiale del Comune di Albaredo per San Marco.

Sabato 26 Maggio 2007: Cantù - Bergamo attraverso il Passo San Marco

Così riassume la tappa del 2007 il sito www.valbrembanaweb.it

«Battagliata ed entusiasmante la tappa brembana che ha visto protagonisti i nostri corridori bergamaschi Savoldelli e Mazzoleni. All'arrivo a Bergamo vittoria di Stefano Garzelli (con un tempo di 4 ore,58 minuti e 38 secondi) che ha bruciato allo sprint Gilberto Simoni. La maglia rosa Di Luca è arrivata al traguardo con un distacco di 38". Nella fuga decisiva anche Bettini, Savoldelli, Mazzoleni, Baliani e Parra».



26-05-2007 - Il Giro d'Italia in Valle Brembana - foto Ugo Manzoni - www.valbrembanaweb.com

Il passaggio dei ciclisti al Passo San Marco. Giro d'Italia 26 maggio 2007.



*La prima volta del giro ciclistico d'Italia sul Passo San Marco
Giro d'Italia, 27 maggio 1986; la maglia rosa Saronni al passaggio al Passo San Marco*

Cap 5 – UN NUOVO MODELLO DI TURISMO SOSTENIBILE ED ESPERIENZIALE NEI TERRITORI MONTANI

5.1 – ALBAREDO PER SAN MARCO: UN ESEMPIO NELLE AREE ALPINE

Albaredo per San Marco conta circa 300 abitanti ed è caratterizzato da un territorio di straordinaria bellezza occupato quasi interamente da ampi boschi e pregiati terreni adibiti al pascolo, situati nelle vicinanze degli alpeggi dove viene ancora oggi prodotto il Bitto, uno dei più famosi formaggi italiani. Al fascino della natura e della produzione casearia, Albaredo per San Marco unisce quello di una storia di grande interesse.

Difficile risalire ai primi abitatori, in epoca storica, della Valle del Bitto: forse furono i Liguri, che hanno lasciato tracce nel dialetto locale. Lo stesso termine "Albaredo" deriva, dal prefisso ligure "alba" anche se, per altri, più probabile è la derivazione dal latino "*arboretum*", e quindi da "*arbor*", nel significato di "luogo piantato ad alberi" o "luogo piantato a pioppi".

Come si intuisce facilmente dal nome, il Paese si trova nelle vicinanze (circa 16 km) del rinomato Passo San Marco situato a 1992 m. s.l.m. al confine con la Provincia di Bergamo. Il passo, la cui popolarità nasce nel 1986 con il passaggio per la prima volta del Giro d'Italia, è considerato oggi uno dei passi più rinomati delle Alpi, nonché uno dei più amati dai bikers. Nel corso dell'anno molti amanti della bicicletta seguono infatti questo itinerario che si snoda per 26 km con 1750 metri di dislivello passando attraverso boschi di faggio, abetaie, alpeggi e centri abitati.

Il borgo appartiene alla Comunità Montana Valtellina di Morbegno che comprende un insieme di comuni di piccole dimensioni situati in quota e nelle valli laterali. Il fulcro di questi comuni va sicuramente individuato nella città di Morbegno che, oltre ad essere servita dalla rete ferroviaria e a presentare numerose strutture ricettive, è collocata strategicamente anche da un punto di vista geografico: il borgo è infatti situato alla confluenza delle Valli del Bitto e rappresenta il punto di partenza della viabilità ordinaria per tutti i borghi dislocati in quota.

5.2 - IL PROGETTO DELLA VIA VERDE E DEI SAPORI NELLE TERRE ALTE: LA *GREENWAY FLAVORS*

Il Comune di Albaredo per San Marco ha sviluppato da tempo, come destinazione turistica, il modello di turismo lento ed esperienziale: ha implementato la fruibilità della **Via Priula** e la **cicloVia del Bitto**, oltre all'**Eco-museo** inteso come punto di valorizzazione economica e storico - culturale dell'identità locale inserendo il tutto nel progetto denominato *Greenway Flavors*.

Il progetto *Greenway Flavors* nasce dall'idea di realizzare un itinerario montano atto a collegare Bema ed Albaredo per San Marco, i due comuni che insieme formano la cosiddetta Valle del Bitto di Albaredo, sviluppandosi lungo tutto l'anfiteatro rappresentato dalla catena montuosa orobica. Il cammino si collegherà, nel fondovalle valtellinese, con il sentiero Valtellina mentre in alta quota troverà continuità con la Gran Via delle Orobie districandosi tra alpeggi e rifugi presenti sul territorio.

La proposta interessa il territorio della Valle del Bitto di Albaredo con i comuni di Albaredo per San Marco e Bema allo scopo di una maggiore valorizzazione delle risorse del territorio avendo come obiettivo principale lo sviluppo di un turismo sostenibile e non di massa, nel pieno rispetto del territorio montuoso. Il sentiero è adatto oltre che all'escursionismo equestre e pedonale anche alla mountain bike. L'itinerario è improntato ad accogliere un turismo dolce e controllato, adatto ad un

diverso bacino di utenti, anche a coloro che non appartengono alla categoria degli specialisti della montagna e l'idea è quella di rendere fruibile il sentiero durante tutto il corso dell'anno.

Nella stagione estiva verranno svolte principalmente attività di carattere ricreativo e sportivo legate sia alle due ruote che al turismo equestre oltre alle semplici escursioni tipiche delle Alpi, mentre nella stagione invernale maggiore attenzione sarà rivolta allo scialpinismo e all'escursionismo sulla neve per mezzo di ciaspole o sci.

Il percorso montano multifunzionale della *Greenway Flavors* sarà lungo circa 16 km e fungerà da collegamento tra gli alpeggi presenti ed attivi sul territorio interessato con agriturismi e strutture ricettive - e non solo - (? toglierei) presenti nel centro abitato dei due comuni, Albaredo per San Marco e Bema, che entreranno così in un circuito di comunicazione più stretto con la Val Brembana e col Sentiero Valtellina.

Per quanto riguarda Albaredo per San Marco, nel progetto è prevista la pedonalizzazione del centro storico, compresa la piazza principale, con l'obiettivo di valorizzarlo e includerlo nell'arredo urbano già caratterizzato dalla Chiesa di San Rocco, risalente al 1250 d.C. e di recente ristrutturazione, dai bellissimi *murales* parlanti che raccontano la storia della comunità e "*ul salòt di barilocc*".

Oltre al percorso ciclopedonale è prevista la realizzazione di un parcheggio esterno al centro abitato in adiacenza al PoliAlbaredo e all'attrattività Fly Emotion. In tal modo si andranno a recuperare i parcheggi venuti meno con la pedonalizzazione del centro storico garantendo ai turisti, da un lato, una agevole fruizione delle attività e, dall'altro, la piena valorizzazione del centro storico. Va poi sottolineato che il parcheggio rappresenterà una fonte d'entrata per il Comune perché sarà a pagamento e si prevede una tariffa oraria/giornaliera.

La verticalità del territorio permetterà inoltre la realizzazione di una piattaforma per le mongolfiere come nuova attrazione turistica, il tutto nella logica della sostenibilità non solo ambientale ma anche economica. Il percorso collegherà i due Comuni, Bema ed Albaredo per San Marco, mediante la costruzione di un ponte a funi della tipologia tibetana (si veda figura n.1) (dov'è ?) ad impatto ambientale pressoché impercettibile.

Lungo il percorso, gli alpeggi e le strutture produttive e ricettive esistenti saranno in collegamento tra loro. In supporto e in assistenza dei bikers, ogni struttura ricettiva dovrà essere dotata di una piccola officina dove poter sistemare i mezzi a due ruote e un sistema di pannelli fotovoltaici che permettano la ricarica delle batterie per le biciclette elettriche a pedalata assistita.

La *Greenway Flavors* fungerà anche come stimolo per i proprietari e i gestori delle aree dedicate al pascolo che potranno essere spinti alla ristrutturazione di fabbricati ormai fatiscenti, che potrebbero diventare funzionali a livello produttivo nei centri abitati, specialmente in alta quota.

Il cammino, pensato anche per il turismo equestre, prevede che ogni struttura attrezzi una determinata area destinata all'accoglienza e al ristoro dei cavalli e degli asini.

Il percorso *Greenway Flavors* sarà adattato in modo da garantire un'agevole percorribilità in totale sicurezza e, sia il percorso stesso che le aree e strutture di servizio, dovranno consentire la fruibilità anche per i soggetti diversamente abili.

Viste le quote elevate e l'alta frequenza di situazioni critiche dovute a possibili eventi meteorologici, sempre in funzione della massima sicurezza, durante il percorso tra un rifugio e l'altro, in fabbricati già esistenti verranno attrezzate delle aree di riparo e ristoro temporanee e gestite per lo più dall'utenza di passaggio.

Durante il cammino l'utenza avrà la possibilità di connettersi ai centri abitati favorendo non solo l'interrelazione con la popolazione stessa ma anche una migliore integrazione con le infrastrutture turistiche presenti sul territorio. La realizzazione del percorso, ove possibile, avverrà su tracciati già esistenti e prevederà solo adeguamenti del territorio necessari a garantire il transito in totale sicurezza. Tutto questo in un contesto davvero unico dove i sapori della montagna si incontrano con quelli dell'eno-gastronomia: dall'attività agricola tradizionale di questi luoghi nascono infatti delle vere e proprie eccellenze, tra cui il formaggio Bitto e il *matusc*. In questo modo, oltre alla valorizzazione e al presidio del territorio, verranno recuperate attività agricole tradizionali e tipiche che negli ultimi decenni sono state in gran parte abbandonate.

Si tratta di una sorta di "viaggio dolce" nella Valle del Bitto di Albaredo che permette di conoscere il territorio non solo attraverso la storia e la realtà economico-sociale, ma anche attraverso ciò che di più bello offre: la bellezza e la vastità dei panorami e l'ospitalità genuina tipica delle genti di montagna e ricca di prodotti agricoli di qualità.

L'iniziativa punta al coinvolgimento di un'utenza molto ampia che sia caratterizzata da una spiccata sensibilità verso la cultura alpina e che sia in grado di cogliere i valori delle diverse tradizioni locali della montagna valtellinese. Un pubblico in grado di comprendere le diverse espressioni della socialità delle popolazioni e di apprezzare le diverse articolazioni delle attività economiche legate all'artigianato, all'agricoltura e alla produzione locale.

La *Greenway Flavors* svolge così la funzione di connettere le culture delle pianure con quelle delle montagne, coinvolgendo un pubblico appartenente non solo alle città italiane ma anche a quelle di altri paesi in Europa.

L'obiettivo concreto e principale della proposta rimane quello di favorire lo sviluppo di nuove attività imprenditoriali, favorendo, da una parte, la creazione di nuovi posti di lavoro e ostacolando così il processo di spopolamento tipico delle zone montane e, dall'altra, la rivitalizzazione e l'innovazione delle tradizioni e dei mestieri tipici della montagna.

Il progetto della *Greenway Flavors* è atto a completare e rendere più funzionale ciò che è stato realizzato negli ultimi anni e cioè la valorizzazione del centro storico di Albaredo per San Marco con la creazione di un percorso didattico-storico-culturale. Con l'apertura di *Fly Emotion* Aerofune e della *Rail Zip Line* si concretizza l'idea di coinvolgere l'utenza in un'esperienza indimenticabile a contatto non solo con la natura del contesto montano ma anche con la comunità locale.

L'attrattività dell'Aerofune consente di provare, assicurato ad un carrello mediante una speciale imbracatura, l'emozione del volo sulla Valle del Bitto. Anche l'attrazione della *Rail Zip Line* nasce nell'ottica di completamento di questo progetto e con obiettivo principale quello di massimizzare la presenza turistica nel paese generando così un impatto benefico sull'economia della montagna.

La nascita dell'impianto della *Rail Zip Line* dimostra nuovamente l'abilità del paese di Albaredo per San Marco nel superare il "digital divide" che spesso rappresenta un grande svantaggio per i piccoli borghi montani. Il paese infatti, è stato in grado di contraddistinguersi attivando da qualche anno la fibra ottica, fondamentale per il funzionamento della *Rail Zip Line*. La disponibilità di una stabile rete di connessione ha inoltre permesso l'apertura e lo sviluppo di un contact center, *Alps' Word*, che da circa 20 anni opera nel settore dei servizi innovativi alle imprese e nella comunicazione, garantendo occupazione e creando valore economico e sociale per il territorio. Il Comune di Albaredo per San Marco, tra l'altro, è stato il primo Comune italiano a utilizzare la tecnologia della realtà immersiva ed aumentata, meglio identificata come metaverso,

per la creazione di un percorso nel centro storico inaugurato il 3 giugno del 2023. Il Commissario europea alle PMI e al turismo Thierry Breton, nell'ambito della *Conferenza europea sul meta tourism* tenuta a Bruxelles il 4 e 5 maggio 2023 ha riconosciuto esemplare e da divulgare come esempio il progetto metaborgo-metaverso di Albaredo per San Marco.

È di tutta evidenza che la disponibilità di una connessione a fibra ottica consente ai cosiddetti *smart worker* di poter lavorare da remoto. Considerato che lo *smart working* sta prendendo sempre più piede, godere di una buona connessione internet potrà aiutare il paese, anche al termine dell'emergenza epidemiologica da Covid 19, ad attrarre persone e a contrastare un'altra tendenza negativa che, ormai da anni, contraddistingue i piccoli borghi montani: lo spopolamento e l'abbandono. Il progetto in esame, se finanziato, aiuterà i due Comuni ad attrarre nuovi residenti o turisti-lavoratori, cioè nuovo capitale umano che non potrà che favorire ulteriormente lo sviluppo del territorio.

Appare interessante contestualizzare la proposta fin qui elaborata con la situazione d'emergenza che il nostro Paese sta vivendo. In particolare, va sottolineato che l'emergenza sanitaria da Covid 19, oltre ad aver causato pesanti ricadute negative in termini sanitari ed economici, ha rivoluzionato il modo di fare turismo. Alle città d'arte, alle località più note, al turismo di massa, un crescente numero di turisti ha infatti preferito borghi montani, località meno blasonate e turismo dolce. Nel corso della scorsa estate i turisti hanno infatti riscoperto/scoperto borghi e località montane che nel corso delle prossime stagioni dovranno essere capaci, attraverso adeguate campagne di comunicazione e di marketing territoriale, di sfruttare questo vantaggio. Senza dubbio questa è una opportunità anche per i comuni di Albaredo per San Marco e Bema che, grazie alle attrazioni già esistenti e a quelle in progetto, potranno attrarre un numero sempre crescente di turisti ricercando però sempre un turismo dolce e sostenibile volto a preservare il territorio e i suoi valori.

5.3 - LA GREENWAY FLAVORS COME MODELLO DI TURISMO ESPERIENZIALE

Dal Progetto del Comune di Albaredo per San Marco *“La Greenway Flavors: Cambiamenti climatici: idee e proposte per lo sviluppo sostenibile di una valle alpina”* anno 2019 (M. Fiorini, S. Dell'Oca e L. Tarca)

Seguendo il modello teorizzato da R. W. Butler riguardante il ciclo di vita di una destinazione turistica, si ipotizza un'ipotetica traiettoria evolutiva che attraverso alcune fasi delinea la nascita, lo sviluppo e il declino di una località turistica. Secondo questo modello, una fase molto importante che la destinazione spesso si ritrova a fronteggiare è quella del ringiovanimento, nella quale la popolazione locale e gli attori turistici locali giocano un ruolo decisivo per la rigenerazione della destinazione stessa.

Questo modello è largamente applicabile anche alla località turistica montana, in questo caso ai comuni di Albaredo per San Marco e Bema, che devono riuscire a differenziarsi rispetto alla concorrenza, ricercando un prodotto turistico innovativo e in grado di attirare turisti, evitando così la fase di declino turistico.

Sempre più evidente è la necessità di potenziare le forme di integrazione interne ed esterne e incentivare processi di specializzazione da parte delle destinazioni turistiche che vogliono essere competitive sul mercato ormai globalizzato. Da qui nasce il nuovo trend turistico – che i due paesi si ritrovano a seguire – cioè quello di attrarre i turisti cercando di coinvolgerli da un punto di vista emozionale e personale, aiutando il turista stesso ad immergersi ed immedesimarsi nella realtà locale che va a visitare. Il turista - viaggiatore di oggi, non si limita più ad apprezzare la bellezza

di un luogo, ma vuole tornare a casa con un ricordo unico, con un'esperienza memorabile. Questo è il motivo per cui nel turismo esperienziale la differenza non la fa più tanto la destinazione, quanto le esperienze e le attività che essa offre al turista.

Rispetto all'approccio tradizionale, il turismo esperienziale costituisce una sorta di passo successivo in cui il focus principale è sulle emozioni e sugli aspetti più personali della vacanza. Per questo motivo i Comuni interessati e in particolar modo gli attori locali devono prestare molta attenzione alle caratteristiche e alle esigenze del viaggiatore di oggi. Il modello esperienziale rappresenta una grande opportunità per sviluppare l'attrattività del territorio, cercando di creare una connessione emotiva tra il viaggiatore e gli aspetti unici ed identitari della destinazione, in questo caso la natura incontaminata tipica della Valle del Bitto, la tradizione e la storia dei due borghi. Allo stesso tempo l'approccio esperienziale ed emotivo permette alla destinazione di valorizzare la propria autenticità e naturalità e di ottenere un grande vantaggio competitivo sul mercato.

Di fondamentale importanza affinché il turismo continui a rappresentare, per le destinazioni interessate, una base di economia sostenibile e uno strumento di valorizzazione delle specialità socioculturali e naturali, è la cooperazione degli attori locali che dovranno assumere dei comportamenti coerenti con i mutamenti del mercato e dovranno agire sinergicamente per definire misure strategiche e di marketing.

L'applicazione del modello di ciclo di vita nei Comuni di Albaredo per San Marco e Bema, ma in generale in tutte le località turistiche montane deve tener conto anche delle criticità che il turismo si trova ad affrontare quotidianamente. La località turistica montana ha infatti un delicato equilibrio ecologico ed antropico che deriva dalla presenza di un ecosistema fragile e molto sensibile. Una sfida odierna per il turismo montano è la sostenibilità socioculturale: l'identità e la cultura della comunità locale presente nella destinazione vanno preservate. Generalmente nel turismo il decisore è la domanda che crea la destinazione e la valuta in base alla rispondenza alle sue esigenze, non solo in base agli elementi materiali tangibili ma soprattutto in base a quelli intangibili (atmosfera, atteggiamento della popolazione locale e degli operatori). Nel modello di Butler, viene spesso contemplata una sostituibilità delle attrattive, non pensabile e applicabile però per le destinazioni che offrono risorse storiche, naturali o comunque uniche nel loro genere come i due comuni interessati dalla proposta della Greenway Flavors.

I due borghi, per ottenere un elevato vantaggio competitivo e mantenersi appetibili sul mercato non possono avere un'offerta indifferenziata ma devono puntare a differenziarla sulla base delle esigenze del turista. Questa nuova offerta è una risposta ad un cambiamento della domanda, del turista. Non è infatti più presente il turista tipo degli anni Sessanta-Settanta che pratica villeggiatura; oggi in una destinazione coesistono più turismi caratterizzati da motivazioni, esigenze e aspettative diverse. Gli attori locali con il percorso della Greenway Flavors possono concretizzare nuovi modelli sostenibili di utilizzo e fruizione del territorio e delle risorse e creare nuove occasioni di svago e ricreazione per le diverse tipologie di turisti.

BIBLIOGRAFIA

FONTI MANOSCRITTE

ARCHIVIO DI STATO DI SONDRIO:

- Fondo Notarile.
- Fondo Giacinto Fontana.

ARCHIVIO DI STATO DI VENEZIA:

- Fondo Provveditori -Soprintendenza alla Camera dei Confini - Busta 5 - filza Strada di Morbegno 1593.
- Senato, Dispacci Grisoni - filza 15 Quarantun dispacci del Segretario Moderante Scaramelli.
- Fondo Provveditori - Soprintendenza alla Camera dei Confini - Busta 14, filza Riattamento della strada di San Marco.

BIBLIOTECA CIVICA DI BERGAMO:

- Zuanne da Lezze, *Relazione dell'anno 1596 sulla città di Bergamo e suo territorio*.
- Conte Vincenzo Spini, *Capitoli*, e 2 lettere autografe.
- Relazioni dei rettori di Bergamo letti in Senato, in due volumi.

RIVISTE E MONOGRAFIE

Rassegna economica C.C.I.A.A. - Sondrio

- n. 1, 10, 12 - a. 1950;
- n. 4, 11, 12 - a. 1953;
- n. 11 - a. 1954;
- n. 7/8 - a. 1969;
- n. 3/4 - a.1971;
- n. 4 - 1973.

LE VIE DEL BENE:

- *La strada di valico delle alpi Orobie*, 1935
- *Transorobica S. Marco- Bergamo*, 1968
- *La strada di comunicazione fra Bergamo e la Valtellina*, 1959

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI BERGAMO

I valichi della Valle Brembana con la Valtellina 1961

C.C.I.A.A. BERGAMO

Strada di valico delle Prealpi Orobie, memoria presentata al IX Convegno Nazionale strade, Palermo, marzo 1953.

ALPI BERGAMASCHE

Due termini di pietra, Bergamo 1982, capitoli: Gennaio 1769: l'ing. Urbani tra la neve alla Ca' S. Marco. Il viaggiatore inglese e i trenta briganti.

La Valtellina durante il Dominio Grigione 1512-1797, mostra documentaria Sondrio 1982.

E. MATTEI - *Strade Orobiche, fra la bassa Valtellina e la Val Brembana*, Morbegno, giugno 1950.

G. LAENG - *Il Passo di S. Marco* - Rivista C.A.I. Torino, 1938-1939.

LIBRI, RICERCHE E RELAZIONI

A. ALLEGRI - *La strada di S. Marco tra la Valtellina e la bergamasca*, Bergamo, 1967.

R. AMBROSINI, R. FAILONI, A. ROMEGIALLI - *Recupero di un percorso storico, la strada Priula sul versante valtellino*. Tesi di laurea Pol. Milano a.a. 1990-1991.

G. C. BASCAPE', C. PEREGALLI - *Torri e Castelli di Valtellina e Valchiavenna*, B.P.C.V. Sondrio, 1980.

B. BELOTTI - *Storia di Bergamo e dei bergamaschi*, Bergamo, 1859.

M. BERENGO - *La via dei Grigioni*, A.S.L., vol. 8, 1958.

G. B. BOGNETTI - *Le miniere della Valtorta e i diritti degli arcivescovi di Milano (sec. XII-XIV)* A.S.L., 1926.

G. CANTU' - *Scorsa di un lombardo negli archivi di Venezia*, ed. Civelli, Milano/Verona, 1856.

P. CAPELLINI, E. GUGLIELMI - *La strada Priula*, Clusone, ed. C. Ferrari, 1987.

W.A.B. COOLIDGE, *Le Alpi nella natura e nella storia*, Zeisciu edizioni, Magenta 2019.

G. COZZI - *La strada di S. Marco e un progetto di canale navigabile tra Adige e Adda*, A.S.L., vol.7, 1957.

F. FRAMARIN, *Valichi e trasporti attraverso le Alpi*, 1995

A. GIUSSANI - *Il forte di Fuentes*, Como, 1905.

A. GIUSSANI - *La Rivoluzione valtellinese del 19 luglio 1620*, Milano, 1940.

G. GULER VON WEINECK - *Raetia*, Zurigo, 1616.

MACZAKA - *Viaggi e viaggiatori nell'Europa moderna*, ed. Laterza 1994.

E. MAZZALI; G. SPINI - *Storia della Valtellina (3 voll.)*, Sondrio, 1973.

G.R. ORSINI - *Storia di Morbegno*, Sondrio, 1959.

A. PASTORE - *La Valtellina del tardo cinquecento: fede, cultura, società*, Milano, SugarCo, 1975.

A. MARCARINI - *La Strada Priula a piedi da Bergamo a Morbegno lungo l'antica Strada Veneta*- ed. Lysis Sondrio, 2009, precedente edizione del 1995.

G. PRESENTI, F. CARMINATI - *Una strada una Valle una storia*, Archivio Storico S. Lorenzo, Zogno, 1988.

P. DEL NERO - *Albaredo e la Via di San Marco: storia di una comunità alpina*, Albaredo per San Marco 2001.

P. DEL NERO - *Un secolo di Transorobica: a 50 anni dall'arrivo al Passo San Marco e a 40 dal collegamento della Valtellina con la Val Brembana*. Albaredo per San Marco 2016.

G. RAVELLI - *La strada di S. Marco nella Valle del Bitto di Albaredo*, in "Notiziario della Banca Popolare di Sondrio", n 25, 1981.

G. RINALDI - *La strada della cantoniera di S. Marco*, Bergamo, 1935.

G. RINALDI - *La strada Priula*, Bergamo, 1945.

G. RINALDI - *La Ca' S. Marco e la strada Priula*, Bergamo, 1953.

A. RONCANINI - *La strada Priula*, Club Guide, 1995.

G. ROSA - *I feudi ed i Comuni della Lombardia*, 2° ed., Bergamo, 1857.

E. RULLANI - *L'economia della Provincia di Sondrio dal 1871 al 1971*, Sondrio, 1973.

C. SAIBENE - *Il versante orobico valtellinese (ricerche antropografiche)*, Memoria di geografia antropica, vol. XIV, 1958, Roma, 1959.

G. SCARAMPELLINI - *La Valtellina fra il XVIII° e il XIX° secolo*, Torino, Giappicelli, 1977.

G. SONZOGNI - *La strada Priula: secolo di storia della Valle Brembana 1550-1650*, Bergamo, 1973.

T. URANGA TAZZOLI - *Le linee di comunicazione e di traffico e i rapporti culturali e storici tra bergamasca e Valtellina attraverso la catena delle Orobie*, A.S.L., 1937.

COMUNE DI ALBAREDO PER SAN MARCO - *La Greenway Flavors: Cambiamenti climatici: idee e proposte per lo sviluppo sostenibile di una valle alpina*, anno 2019 (M. Fiorini, S. Dell'Oca e L. Tarca)



Patrizio Del Nero è nato ad Albaredo per San Marco (SO) di cui, attualmente, è Sindaco. Imprenditore e Presidente di Alpword group.

Giornalista e pubblicista dal 1992.

In qualità di cultore della storia locale nel 1984 ha pubblicato "Albaredo e la Via di San Marco, storia di una comunità alpina" e due ricerche relative alla "Storia del Consorzio Beni di Albaredo e le leggi austriache di inizio '800" e "Dalla Via Priula alla Transorobica in 500 anni di storia". Nel 1999 ha pubblicato una raccolta di poesie dal titolo "Sentiero" in omaggio alla gente che ha vissuto e che vive in Albaredo.

Nel 2000 ha dato il via alla collana "le storie fantastiche della Valle del Bitto di Albaredo" pubblicando "Eriu e come nacque il Bitto" riscontrando un notevole successo e un importante gradimento, seguita nel 2002 dalla pubblicazione "Eriu e la *bisciöla* di Albaredo", nel 2005 "La leggenda del Sassello: la misteriosa e fantastica leggenda di un pastore nella Valle del Bitto di Albaredo tra folletti, streghe, diavoli, fuochi fatui e caprimulgi" e da altre pubblicazioni.

Nel 2001 ha collaborato alla ricerca e alla pubblicazione "Un emigrante d'eccezione: la Madonna di Montenero" edita da Belfiore & C.

Nel 2001 ha inoltre pubblicato l'edizione aggiornata della storia di Albaredo di cui è autore.

Nel 2013 ha pubblicato la guida al centro storico di Albaredo "*Ul salòt di barilocc*" ed è autore della mostra L'Agricoltura eroica nella Valle del Bitto di Albaredo.

Nel 2016 ha pubblicato "Un secolo di Transorobica" a 40 anni dalla inaugurazione

E' tra i fautori e fondatori del Parco delle Orobie Valtellinesi.

Nel 2020 ha pubblicato "Eriu e la medicina dei semplici" erbe e piante officinali della montagna.

Nel 2021 ha pubblicato "La *Végia Gòsa*": la leggenda della donna selvatica che vive nei boschi della Valle del Bitto di Albaredo.

Nel 2021 ha pubblicato "L'Angelo messaggero e l'orologio del campanile. Leggenda di vita popolare dei *barilocc* e fatti storici tra il 1400 e il 1700 nella Valle del Bitto di Albaredo".

Nel 1994 è stato premiato dall'Associazione culturale storica veneziana Margherita da Cornaro per le ricerche svolte sulla presenza della Repubblica della Serenissima nei territori della Valtellina.

Nel dicembre del 1999 l'Università degli studi Superiori di Roma gli ha assegnato la laurea Honoris Causa in scienze dell'economia e del commercio.

Nel 2019 ha ricevuto da parte del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella l'onoreficenza di Cavaliere della Repubblica Italiana.

Università Telematica

I.S.F.O.A.

Hochschule für Sozialwissenschaften und Management