

Dalla carrozza a cavalli alla carrozza elettrica e oltre: difficoltà di nascita della linea ferroviaria Sondrio-Tirano e affossamento del tratto verso Bormio

Lorenza Fumagalli

Dopo l'attivazione delle grandi linee ferroviarie del XIX secolo, promosse al nord Italia dal Regno Lombardo Veneto,¹ anche la Valtellina ottenne i suoi primi tronchi ferroviari² uscendo dall'anonimato nell'ottobre 1902 con un esperimento che la vide prima in Italia e al mondo nell'impiego di corrente alternata trifasica ad alta tensione per la trazione di locomotrici.

Questo lungimirante tratto ferrato venne successivamente acquistato dallo Stato nel 1905, quando la Rete Adriatica,³ sua realizzatrice, iniziò ad *immobilizzarsi nella costruzione di trasporti su rotaia assumendo il solo aspetto d'identità finanziaria d'investimento*.

Fu proprio in questo quadro di alternanze, fra privatizzazioni e statalizzazioni, che prese il via nel 1896 il sopracitato tronco ferroviario Sondrio-Tirano e la relazione⁴ della *Società Italiana per le strade ferrate meridionali di Firenze*⁵ ancora oggi permette di ripercorrerne il cammino. Sulla stessa è chiaro l'iniziale intento valtellinese di voler attivare un itinerario forzato parallelo a quello della

¹ Milano-Monza nel 1840, Milano-Venezia (conosciuta come *Ferrovia Ferdinandea*) nel 1837, Padova-Mestre nel 1842, Milano-Treviglio e Padova-Vicenza nel 1846, Verona-Coccaglio nel 1846, Treviglio-Coccaglio nel 1878, oltre ai tratti più ridotti fra cui compaiono Monza-Calolziocorte nel 1873 e Calolziocorte-Lecco nel 1863.

² La ferrovia Lecco-Sondrio fu inaugurata nel 1885, anche se il tragitto Colico-Bellano venne realizzato solamente nel 1892.

³ Nata nel 1885 e affiancata dalla Rete Meridionale a seguito della soppressione della privata *Società Italiana per le strade ferrate Meridionali*.

⁴ Redatta a stampa dalla tipografia Marchi di Milano nel 1898 e conservata nell'Archivio comunale di Bormio.

⁵ Società ferroviaria privata costituita nel 1862 da Pietro Bastogi, che gestì numerose linee ferroviarie del nord e del versante adriatico e meridionale italiano. Dal 1885 assunse il nome di Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali. Nel 1906 la stessa cessò l'attività costruttiva e si trasformò in una società finanziaria d'investimento.

MEMORIALE

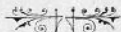
degli
abitanti dei comuni di Chiuro, di Castello dell'Acqua
e di Piateda
nonchè di quelli di Arigna, Sazzo e Carolo
appartenenti al comune di Ponte

A

S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici

in merito

AL TRACCIATO DELLA FERROVIA SONDRIO-TIRANO



SONDRIO

STAB. TIPO-LITOGRAFICO E. QUADRIO

1899

Memoriale dei comui interessati alla ferrovia Sondrio - Tirano del 1899 (A.C.B.)

strada carreggiabile,⁶ garantendosi costi ridotti⁷ nel dissodamento del terreno, seppur trasgredendo alle volontà governative dell'epoca che promuovevano f nanziamenti totali *per sole opere con tragitto proprio e slegate da altre vie di comunicazione*.

Al f ne di superare questo ostacolo numerosi furono gli scambi intercorsi fra il direttore della Società ferriera Nazionale Borgnini e il marchese Visconti Venosta,⁸ fortemente sostenuto dal consigliere Camagni che, infervorato, propose addirittura l'accensione di un mutuo a proprio nome⁹ presso la Cassa di Risparmio di Milano, f nalizzato ad un piano di ammortizzamento quarantennale a completo risarcimento statale.

Nulla di fatto però accadde perché la banca contattata segnalò la procedura come contraria al proprio statuto, costringendo la commissione della Società Adriatica¹⁰ a deliberare¹¹ l'approvazione dell'unica alternativa rimasta,¹² ovvero, la *costruzione di una ferrovia parallela alla strada esistente, con concorso economico provinciale di 600.000 lire a fondo perduto* e contribuzione governativa di 5000 lire chilometriche.¹³

Quest'opera sarebbe stata amministrata privatamente per i primi 70 anni dalla società costruttrice, diventando solo successivamente statale, in modo da permettere alle casse nazionali di non esporsi a rischi economici gestionali, *intervenendo a seguito di un lungo impegno privato indirizzato al non fallimento*.

Una fra le prime progettazioni fu quella a trazione a vapore¹⁴ dell'ingegner Guido Parravicini, che in seguito la modif cò in trazione elettrica per ridurne le ingenti spese dettate dalle gravi problematiche territoriali incontrate.

Fu così che il 5 febbraio 1898, a Milano, la Commissione provinciale della ferrovia, costituita dalla Banca Commerciale Italiana e dai rappresentanti della

⁶ Uno stesso tragitto ferroviario era già stato ideato a metà Ottocento dall'ing. Tatti.

⁷ Di sole 120 lire a chilometro.

⁸ Ad allora presidente del Comitato ferroviario nascente Valtellinese rispondente al nome di *Società Ferroviaria Valtellinese*.

⁹ Di quasi tre milioni.

¹⁰ Ad allora composta dal presidente Giovanni Visconti Venosta, dal segretario Rinaldo Piazzi e dai consiglieri Francesco Camagni, Augusto Lantieri, Valmiro Pinchetti e Giuseppe Pini.

¹¹ Il 15 novembre 1896.

¹² Condivisa anche dal Ministro dei lavori pubblici Prinetti con nota n. 4181/C Div. 3 del marzo 1897.

¹³ Per comprendere le difficoltà finanziarie del momento storico si segnala che per disposizioni della L. 20 luglio 1888 n. 5550 la ferrovia in oggetto avrebbe dovuto iniziare nel 1893 e terminare nel 1898, ma che con le successive leggi del 10 aprile 1892 n. 185 e del 25 giugno 1893 n. 301 si rimandarono a tempi indeterminati le attivazioni di molte ferrovie statali italiane, previste su un idoneo elenco ministeriale, fra cui anche questa, successivamente realizzata.

¹⁴ Che seguiva il progetto Vanossi del 15 giugno 1882 (in collaborazione con l'ingegner Marco Visconti di Milano per la parte tecnica e l'ingegnere Giacomo Merizzi per la parte elettrica).

OM. PROVINCIA DI BORMIO

Impresa Alessi
Roma

FERROVIA ELETTRICA A SCARTAMENTO
NORMALE DA TIRANO A BORMIO

PLANIMETRIA

Scala 1 20000

Frontespizio della planimetria di Alessi per la ferrovia Bormio Tirano (A.C.B.)

Società Adriatica, sotto il nuovo nome di *Società Anonima per le ferrovie dell'Alta Valtellina*, stabilì le linee guida per la nascente realizzazione,¹⁵ identificate in: *carrozze a motore speciale o locomotive* con almeno tre corse giornaliere in ambedue le direzioni, impossibilità di trasbordo di merci e passeggeri durante il tragitto, tariffario proporzionato a quello ministeriale del 1885,¹⁶ pendenza mediamente inferiore al 32 per mille,¹⁷ velocità di 35 km orari,¹⁸ stazioni chiuse da cancelli per maggior sicurezza, curve di tragitto ampie, elettromotrici leggere ma comunque in grado di trainare i vagoni provenienti da Milano, introduzione nel consiglio d'amministrazione di due esponenti provinciali e *nascita di una ferrovia a tutti gli effetti, che non si rivelasse un tramway mascherato ... ma che seppur di tipo economico fosse in grado di coincidere pienamente con i bisogni dell'Alta Valtellina*.

Nel maggio dello stesso anno, però, ancora il quotidiano *La Valtellina* riportava numerosi articoli contrastanti¹⁹ sull'intervento scelto, che seppur *considerato importantissimo dalla Provincia* lasciava spazio alla presentazione di una nuova proposta progettuale da parte degli impresari piemontesi Rosazza e C.²⁰ Gli studi del tragitto continuarono correlati dalle polemiche degli abitanti di Arigna, Sazzo, Carolo, Piateda, Chiuro e Castello dell'Acqua, che pretendevano la realizzazione di una fermata alle Casacce anziché a Fiorenza, come stabilito, per assicurare un miglior servizio ai comuni di Piateda e Tresivio.²¹

Venne poi valutata anche la possibilità di una percorrenza ferroviaria a destra del fiume Adda, successivamente esclusa per la presenza dei tre impetuosi torrenti (Davaglione, Rogna e Ron) che avrebbero richiesto la fabbricazione di robusti ponti con inevitabili innalzamenti di oneri di costruzione e di manutenzione straordinaria durante le frequenti alluvioni.

Nello stesso momento, azzardata seppur lungimirante, fu l'iniziativa promossa dalla Banca commerciale Italiana che, nonostante i contrasti popolari, attivò

¹⁵ I costi della stessa furono preventivati in 2.550 L. totali relative a: 401,300 L. di espropri, 256,375 L. di materiale, 126,000 L. di gallerie, 180,312 L. di muri di sostegno e di rivestimento e 155,300 L. di manufatti, 1.118,287 L. per fabbricati, 96,500 L. per inghiaamenti, 70,720 L. per travate metalliche, 48,000 L. per posa di armamenti, 29,060 L. per opere diverse, 75,000 L. per progettazioni, disegni e direzione lavori, 542,300 L. per armamenti, 327,600 L. per materiali mobili e 153,000 L. per spese di 'primo impianto'.

¹⁶ Che poteva essere ridimensionato ma non aumentato.

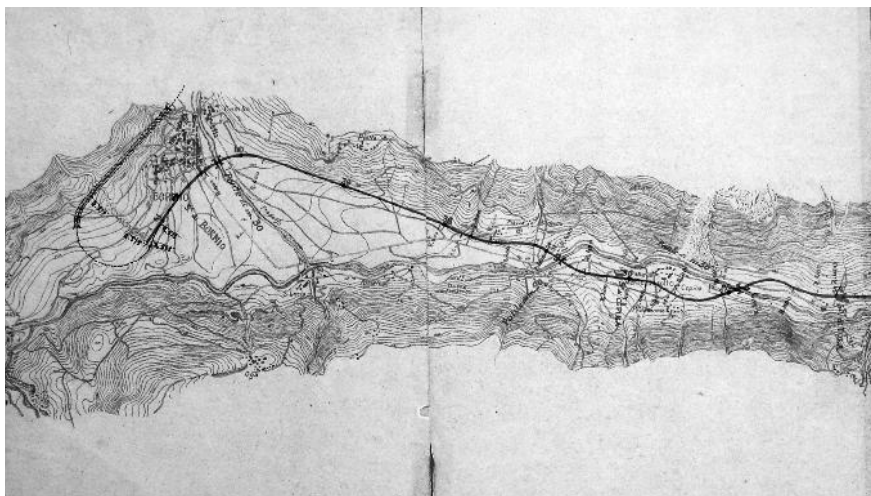
¹⁷ Come per la ferrovia dei Giovi e quella dall'Aquila a Rieti.

¹⁸ Secondo l'art. 20 della L. 27 dicembre 1896.

¹⁹ Fra cui quelli del 7 e del 14 maggio.

²⁰ Anch'esso su progetto originale Vanossi.

²¹ Secondo un discorso pubblicato nel 1899 il tragitto ferroviario doveva porsi come obiettivo quello di favorire *non solamente i due punti estremi del percorso ma anche gli intermedi*, fra cui certamente Boffetto con i suoi *oltre 2000 agricoltori esistenti* e gli abitanti di Valbona, Carolo, Sazzo e Arigna che nel 1899 unitamente corrispondevano a 1700 unità.



Planimetria del tracciato Tirano - Bormio dell'impresa Alessi di Roma (A.C.B.)



Planimetria della ferrovia Bagni di Bormio-Tirano redatta dalla Società anonima d'impresa e costruzioni ALB. BUSS e C. del 1910 (A.C.B.)

e promosse²² una sottoscrizione pubblica a sostegno dell'iniziativa ferrata consistente nella vendita di 1600 azioni dal valore unitario di 250 L., erogabili dai sottoscrittori a partire dal 1905 e restituibili agli stessi con modalità d'estrazione a sorteggio nei successivi 65 anni.²³

La procedura si rivelò fortuita e portò finalmente all'attivazione della linea

²² Nel novembre 1898.

²³ Le sottoscrizioni dovevano essere firmate in Sondrio il 2 dicembre 1898, a Tirano il 4 dicembre e a Chiavenna il 6 dicembre 1899.

ferroviaria Sondrio-Tirano,²⁴ inaugurata il 30 giugno 1902.

A distanza di un solo anno dalla sua apertura la stessa già rientrava nel *Servizio cumulativo delle Grandi Reti Italiane* con costi di trasporto pari a *0,30 lire per collo fino a 10 kg e 0,40 lire per quelli da 10 a 20 chilogrammi*, rispettando nella sua totalità il R. D. del 5 ottobre 1902.

Le merci trasportate sulle corse, che avevano durata di un'ora,²⁵ erano bagagli, cuoi, pellami, concimi chimici, tessuti, lana, panni, granaglie, farine, ferramenta, burro, formaggi, ardesie, cementi, mattoni, carni fresche e salate, giocattoli, vini, birra, medicinali, mobili, bestiame per fere e alpeggi, oltre chiaramente a turisti, villeggianti, militari, reclute, coscritti, operai, emigranti, negozianti, per un totale complessivo di 5410 quintali in soli 10 anni d'attività.²⁶

Il 3 febbraio 1904, sulla scia dell'euforia ferroviaria, venne indetta una nuova petizione fra persone illustri valtellinesi²⁷ per promuovere la costruzione di un percorso verso l'Engadina.²⁸ Tale studio fu curato dagli ingegneri Orsatti e Polatti che tentarono di superare, senza riuscirvi, la popolarità di altre *linee sparse negli Stati confinanti*,²⁹ dannose al commercio Valtellinese verso i Grigioni.³⁰

Sempre sull'ondata di modernizzazione anche Bormio si espresse a favore di una propria via ferrata verso Tirano con deliberazione del consiglio comunale 3 ottobre 1903³¹ e il 29 dello stesso mese già risultava costituito un *Comitato con propria giunta esecutiva di sette membri*³² e incarico di studiare tecnicamente

²⁴ A vapore fino al 1932, di seguito elettrica e dal 1967 con automotrici diesel.

²⁵ Gli orari delle corse da Tirano a Sondrio erano le 5.55, 8.30, 14.30 e 17.25, mentre quelle di ritorno alle 8.14, 14.29, 17.24 e 21.07.

²⁶ Dal 1893 al 1903.

²⁷ Le persone chiamate a firmare furono: Botterini De Pelosi Giuseppe sindaco di Sondrio, il cavalier Resinelli deputato provinciale di Como, Del Felice Antonio presidente della Deputazione provinciale, il nobile Giovanni Visconti Venosta, il nobile avvocato Rinaldo Piazza, l'ingegner Sisto Zecca, l'ingegner Valmiro Pinchetti, l'ingegner Cesare Piccioli, l'avvocato Azzo Pesenti, Antonio Trippi, l'ingegnere Ugo Momeret, il sindaco di Bormio Pietro Rini, Alessandro Flematti, l'ingegner Giacomo Orsatti, l'ingegner Francesco Polatti, l'ingegner Enrico Vitali, il nobile Emilio Quadrio e il presidente del Comitato esecutivo Francesco Lambertenghi.

²⁸ Da Sondrio, all'alpe Fora e a Sils Maria.

²⁹ Si considerava temibile la *ferrovia retica dell'Albula e quella per la Valle del Basso Inn in raccordo con le ferrovie tirolesi*.

³⁰ A sostegno dell'iniziativa si indisse l'adunanza del 29 gennaio 1904 presso il Circolo Sociale di Sondrio. Qualche anno più tardi, il 1° luglio 1908, venne attivata dalla Compagnia privata svizzera Berninabahn, oggi Ferrovia Retica, la linea Tirano-St. Moritz che permetterà il collegamento dell'Alta Valle con i versanti svizzeri.

³¹ Che promuoveva l'elezione dell'onorevole Credaro Luigi, del deputato al parlamento Alfredo Marinelli e del sindaco di Bormio Pietro Rini quali incaricati a stendere le direttive della nuova linea ferroviaria.

³² Per Bormio si pensò di eleggere Alfredo Cola, che rifiutò l'incarico nonostante considerasse apprezzabilissima l'iniziativa, lasciando il posto ad Alfredo Martinelli e al sindaco; per Grosio

FERROVIE DELL'ALTA VALTELLINA
SOCIETÀ ANONIMA
Sede in Milano - Capitale Sociale L. 1.000.000 - Interamente versato

DIREZIONE DELL'ESERCIZIO IN TIRANO

LINEA SONDRIO-TIRANO

ORARIO ESTIVO

15 Giugno 1904

| 1 | 3 | 5 | 7 | STAZIONI | 2 | 4 | 6 | 8 |
|-------|-------|-------|-------|--------------------|------------|-------|-------|-------|
| 5.23 | 4.00 | 11.30 | 17.25 | (*) TIRANO (*) | 8.44 | 13.29 | 17.26 | 24.17 |
| 6.8 | 5.38 | 11.38 | 17.33 | Villa-Stazzona (*) | 8.7 | 13.22 | 17.17 | 24.10 |
| 6.9 | 5.45 | 11.45 | 17.39 | Bianzone | 8.1 | 13.16 | 17.11 | 24.4 |
| 6.16 | 6.31 | 12.31 | 17.46 | Tressenda (*) | 7.54 | 13.9 | 17.4 | 20.27 |
| 6.25 | 7.15 | 13.15 | 17.55 | S. Giacomo | 7.45 | 13.1 | 16.35 | 20.48 |
| 6.32 | 7.7 | 13.7 | 18.3 | Chiuro (*) | 7.38 | 13.23 | 16.48 | 20.41 |
| 6.38 | 7.13 | 13.13 | 18.9 | Ponte (*) | 7.34 | 13.49 | 16.44 | 20.37 |
| 6.44 | 7.21 | 13.21 | 18.16 | Tressivio | 7.31 | 13.36 | 16.51 | 20.25 |
| 6.35 | 7.30 | 13.30 | 18.25 | (**) SONDRIO | 7.10 | 13.25 | 16.30 | 20.13 |
| 7.23 | 10.25 | 16.45 | 18.41 | part. Milano | arr. 6.53 | 13.10 | 16.25 | 19.38 |
| 11.17 | 14.55 | 18.50 | 22.13 | arr. Milano | part. 9.38 | — | 16.45 | — |

SERVIZI DIRETTI.

(*) Queste stazioni rilasciano biglietti di corsa semplice per NORDBOGNO, COLICO, CHIAVENNA, DELLAGNO, PARLAVIO-VALENTA, LONZO, BERGAMO, MENZA e MILANO e biglietti diretti di andata e ritorno per Morbegno e Lecco (validità un giorno) e per Milano (validità due giorni).

(**) Dal 1° Luglio al 15 Ottobre queste stazioni rilasciano biglietti diretti di corsa semplice (validità otto giorni) di Andata e Ritorno (validità trenta giorni) di 1° e 2° Classe, per le seguenti località servite da Messaggero: BOGNOMO, BORGOMANERO, BRESCIA, CATTERIA, VALFURVA ed APECA.

Equivali corrispondenze dirette esistono fra le sopradette località servite da Messaggero e le stazioni di MILANO e LEGGO. — Tutte le superiori corrispondenze dirette esistono anche in senso inverso e si estendono per alla spedizione dei bagagli.

AVVERTENZE.

Col treno 1 si distribuiscono biglietti per treno Omnibus per ogni Classe fino a Colico e Chiavenna, e biglietti per treno Diretto di 1° e 2° Classe per altre Gole nella Direzione di Milano.

Col treno 2 si distribuiscono biglietti per treno Omnibus di 1°, 2° e 3° Classe per tutte le stazioni in corrispondenza.

Col treno 3 e 7 si distribuiscono biglietti per treno Diretto di 1° e 2° Classe per tutte le stazioni in corrispondenza.

La distribuzione dei biglietti comincia per tutti i treni di 1° e 2° Classe per tutte le stazioni in corrispondenza.

L'orario del treno è regolato sul tempo medio dell'Europa Centrale. Il computo delle ore è fatto di regola da una mezz'ora in oltre. L'Amministrazione non garantisce la puntualità dei treni in caso di ritardo, o non consente altra responsabilità ed allora delle macchine e sul personale che si è addebiato; in caso diverso risponde delle conseguenze.

Per essere ammessi sui convogli e nel recinto delle Stazioni occorre essere muniti di apposito biglietto.

LA DIREZIONE.

Orari del treno Sondrio -Tirano nel 1904 (A.C.B.)

e finanziariamente una linea ferroviaria a scartamento ordinario che portasse in Alta Valtellina. L'11 settembre 1906 fu scelto per sorteggio il gruppo di progettisti a cui aff dare l'incarico, rispondenti a Giuseppe Ramponi, Cesare Piccioli, Francesco Camagni e già nello stesso dicembre il loro elaborato faceva parlare di sé, senza però potersi realizzare.

Il 6 ottobre 1908 fu infatti proposto un altro 'piano ferrato' dall'impresa Alessi di Roma,³³ che immaginava l'utilizzo di corrente alternata monofase per la

si dessero Sassella e Caspani; per Grosotto Pozzi Giuseppe; per Livigno De Giacomi; per Tirano l'avvocato Nicola Lucini e Francesco Piccioli; per Valfurva Attilio Clementi ed Enrico Buzzi; per Sondalo il dottore Zubiani e Giacinto Cappelletti.

³³ Il percorso cartografico da Tirano, su terreno retico, raggiungeva Sernio per poi servirsi di un ponte e spostarsi su quello orobico incontrando Grosotto, per nuovamente spostarsi a sinistra del fiume

*Schema di convenzione
per il servizio Messaggerie Tirano-Bormio*

1.° L'Impresa messaggeria e per essa il Sig. Filippo Buzzzi si obbliga a disimpegnare il servizio delle due corse di messaggeria Tirano-Bormio e viceversa assunto per contratto col governo, oltrechè sotto le condizioni portate dal relativo contratto stipulato col governo anche sotto l'ovranza dei seguenti obblighi speciali e cioè:

Di prestare servizio pel trasporto viaggiatori per n.° 20 posti per ciascuna corsa nella stagione estiva dal 21 giugno al 19 Settembre e con n.° 12 posti nella rimanente parte dell'anno, nonché di prestare senza limitazione il servizio del trasporto bagagli, merci e valigie.

I passeggeri nel numero sopra indicato non potranno essere rifiutati colle due corse postali quando abbiano sesto il posto e presentato il biglietto di ritorno vanti minuti prima dell'orario di partenza nelle stazioni principali di Tirano, Polladone, Bormio non potranno nemmeno essere rifiutati i passeggeri che si presenteranno lungo la linea qua-

Convenzione per le corse effettuate dalle Messaggerie fra Bormio e Tirano (A.C.B.)

realizzazione di una tranvia elettrica a scambio semplice e binari su rotaie Phonix, vetture Salons a due carrelli e quattro motori con 30 posti di prima classe a sedere e relativo carro bagaglio pel servizio di lusso, oltre a delle vetture a due assi e due motori di 30 posti per il servizio ordinario a carri chiusi e aperti finalizzati al servizio merci.

e servire Tiolo, Sondalo e Mondadizza, da qui proseguire sulla destra dell'Adda fino al termine del territorio di Le Prese, di nuovo tornare sulla sinistra per Morignone e Tola e ancora sulla destra per la sola Cepina, prima di terminare nella piana dell'Alute di Bormio.

(Mod. N. 36 - Ediz. 1903.)

AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI N. 289

Titolari ed orari dei Procacci e degli Agenzi rurali

Il servizio fra Lecco e Bormio è regolato dal Regolamento approvato dal Consiglio di Amministrazione del 29 Agosto 1903, e modificato in data del 18 Agosto 1904.

Il servizio fra Lecco e Bormio è regolato dal Regolamento approvato dal Consiglio di Amministrazione del 29 Agosto 1903, e modificato in data del 18 Agosto 1904.

| DISTANZA Tra i punti di partenza e di arrivo in chiometri | CONVENIENZA | ANZIATA Da Da | LAVORO PRINCIPALE, con l'obbligo di aver in mano il cassetto per il servizio di procacci o che il servizio di procacci sia eseguito con il proprio cassa | RIPARTO Con Con | CONVENIENZA | ONDE VIZIANTI L'ESPRESSO IL SERVIZIO È ESCLUSIVO DI QUELLO CHE RISPONDE AL SERVIZIO |
|---|-------------|---------------------|--|-----------------------|-------------|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| <i>2^a corsa in diretta, modificata dal 18 luglio 1904</i> | | | | | | |
| 29 | | | <i>Lecco</i> | 13 30 | | |
| | | | <i>Lecco</i> | 13 40 | | |
| | | | <i>Lecco</i> | 13 50 | | |
| | | | <i>Lecco</i> | 13 55 | | |
| | | | <i>Lecco</i> | 14 00 | | |
| | | | <i>Lecco</i> | 14 10 | | |
| | | | <i>Lecco</i> | 14 20 | | |
| | | | <i>Lecco</i> | 14 30 | | |
| | | | <i>Lecco</i> | 14 40 | | |
| | | | <i>Lecco</i> | 14 50 | | |
| | | | <i>Lecco</i> | 15 00 | | |
| | | | <i>Lecco</i> | 15 10 | | |
| | | | <i>Lecco</i> | 15 20 | | |
| | | | <i>Lecco</i> | 15 30 | | |
| | | | <i>Lecco</i> | 15 40 | | |
| | | | <i>Lecco</i> | 15 50 | | |
| | | | <i>Lecco</i> | 16 00 | | |
| | | | <i>Lecco</i> | 16 10 | | |

TAV. e DISPOSTO N. 100
Il Direttore o il Vice direttore

Il Capo del Deposito o il Direttore

Orari della seconda corsa Buzzi del 1904 (A.C.B.)

Il tragitto Alessi avrebbe percorso l'Alta Valle con tracciato comprendente 7 ponti³⁴ e 9 gallerie,³⁵ giungendo in Bormio dalla piana dell'Alute, dopo aver costeggiato il piede del monte Vallecetta, per poi oltrepassare il Frodolfo a valle dell'attuale ponte dell'Eden e terminare la sua corsa nel vasto spazio prativo posto fra l'attuale via Milano e il parallelo corso del fiume.

L'organizzazione dell'opera sarebbe stata predisposta e seguita dalla nascente Società Anonima Elettorica Tirano-Bormio, con tempistica attuativa di 18 mesi, doppia sovvenzione trentennale,³⁶ contribuzione azionaria da parte dei comuni

³⁴ Nelle vicinanze di Lovero, a valle di Grosotto, fra Tiolo e Grosio, a Mondadizza, fra Le Prese e Morignone e sotto Cepina.

³⁵ Di cui quella a Tiolo piuttosto complessa nel tracciato e di 1900 mt.

³⁶ La prima statale di 2700 Lire a km e la seconda provinciale a fondo perduto di 500.000 Lire.

interessati,³⁷ ed elargizione diretta.³⁸

Il costo preventivato risultò però maggiore di ogni aspettativa e quindi venne abbandonato.³⁹ Un ulteriore progetto inoltrato all'Ufficio di Registro di Tirano il 28 settembre 1910⁴⁰ dalla *Società Anonima d'impresa e costruzioni ALB. BUSS e Cia.* di Basilea, prevedeva invece un percorso che da Madonna di Tirano transitasse per Tirano, Sernio, Lovero, Tovo, Mazzo, Grosotto, Grosio, Tiolo, Sondalo, Le Prese, Sant Antonio Morignone, Cepina, Bormio e i Bagni Nuovi, con un itinerario simile a quello proposto da Alessi per la quantità di ponti da realizzare, ma notevolmente inferiore nel numero di gallerie previste. Tanta comunque ad allora risultava l'attenzione verso il "sogno ferrato" e la costruzione della stazione ferroviaria d'innanzi alle attuali piscine di Bormio⁴¹ da parte dell'amministrazione di Bormio ne rappresentò certamente la conferma tangibile.



Stabile delle terme di Bormio, costruita in origine per servire da stazione alla ferrovia Bormio- Tirano

Nel frattempo il Consiglio provinciale di Sondrio si rendeva disponibile a sovvenzionare, *non con pochi sacrifici, la ferrovia a scartamento ordinario*

³⁷ A Bormio sarebbe stata richiesta una contribuzione maggiore una volta saldate le spese che la stessa stava sostenendo per la costruzione della strada di S. Caterina.

³⁸ Di 750.000 lire.

³⁹ Il costo preventivato era di tre milioni di lire.

⁴⁰ Dall'ingegnere E. Rosshard.

⁴¹ Poi volturata in caseggiato termale.

Concessionaria speciale della Società CLAMOR



Impresa F.lli Perego

SEDE IN TIRANO

Servizio Automobilistico Pession Padole TIRANO-BORMIO-BAGNY-STELVIO-SPERDIGNA - TIRANO-EMILIO - BORMIO-S. CATERINA
Nuoviglie Automobili fuggere TORPEDO e LIMOUSINE
Corsi Tiranti - Pneumatici Michelin - Pressa per montaggio gomme press
Radiatori "Coleman" - Ciel - Legname - e "Wolff" - Officine Meccaniche
FABBRICA CARROZZERIA AUTOMOBILI

Officine Meccaniche
Fabbrica Automobili Brescia



Agenzia
per la Provincia di Sondrio

Costretto Conto

Tirano, li 21 Dicembre 1925

Spett. Hotel Zaguir

AGENZIA
FEDERAZIONE BANCARIA ITALIANA

Modello CREDITO NAZIONALE

N.° 08093254

di addebito
n.° 337/25
data MAR 1926

fratelli Perego
na d'addebitamento
n.° 199
data us. ato

Piccola Casella Valtellina - Sondrio

di addebito p. inv. eff. 21/12/25
ragione c/c n.° 918
21/12/25
di addebito p. inv. eff. 21/12/25
ragione c/c n.° 302
di addebito p. inv. eff. 21/12/25
ragione c/c n.° 918
21/12/25
di addebito p. inv. eff. 21/12/25
ragione c/c n.° 308

Bormio

PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

| | |
|-----------|------------|
| 2450 | |
| 850 | |
| 1150 | |
| 2203/10 | |
| 250 | |
| 920150 | |
| 50.000 | |
| 20000 | |
| 11550 | |
| 11.911/95 | |
| 51850 | |
| 21867 | (29926/20) |
| 19111 | |
| 1534400 | 400000 |
| 1534400 | 1534400 |
| 1534400 | 1534400 |

Per il conto corrente n.° 199, 202, 308, 308



Carta intestata della ditta Perego nel 1925 (A.C.B.)

e trazione a vapore dell'Alta Valtellina proposta il 20 dicembre 1911 al Ministero dei Lavori Pubblici dall'ingegnere Carlo Giongo.⁴² Questa volta l'opera doveva concretizzarsi in tre anni dal rilascio del decreto di concessione, avrebbe dovuto occuparsi del transito di persone e merci e si

⁴² Della Società anonima Giongo di Milano, proprietaria dell'antica fonte di acque acide di S. Caterina Valfurva. Di questo progetto non esistono planimetrie nell'archivio comunale di Bormio.



Opuscolo pubblicitario dei servizi Peregò nel 1922

sarebbe dovuta realizzare su disegno di Ambrogio Campiglio, legandosi al preesistente progetto Camagni & C. Da subito, però, il nuovo ingegnere si dissociò tanto dal precedente elaborato tecnico quanto dal piano finanziario redatto da Giogo, garantendo di ridurre i costi preventivati con l'eliminazione di alcune gallerie e con l'attivazione del così detto *sistema a dentiera*. Ancora una volta il progetto si arenò e da qui in poi il civico miraggio di una ferrovia per l'Alta Valle fu definitivamente abbandonato.

Mentre ciò succedeva⁴³ anche nel campo del trasporto su strada veniva a mancare il contratto⁴⁴ per il servizio di diligenza chiusa, riscaldata⁴⁵ e a due cavalli fra Tirano e Bormio, appaltato⁴⁶ dal Governo⁴⁷ all'impresa *Messagerie di Filippo Buzzi*.

⁴³ 1903-1904.

⁴⁴ Il contratto venne meno per l'attivazione della ferrovia Tirano-Sondrio che riduceva le entrate di Buzzi e per le segnalazioni del comune di Bormio sull'onerosità dei biglietti delle carrozze (il costo per km 38 voleva una tariffa di 9.15 lire a persona d'estate e 5 in inverno, nonostante la mancanza dei tre cavalli richiesti e di carrozze chiuse). Nel 1902, inoltre, il servizio postale fra le due località era ancora di un'unica corsa giornaliera.

⁴⁵ L'impresa doveva riscaldare le sue carrozze *dal 1 novembre al 15 marzo mediante cassette a carbone*.

⁴⁶ Le carrozze erano in grado di portare *quattro persone all'interno e una a coupé*, oltre ad almeno un quintale e mezzo di merce e bagagli in apposito scomparto senza molestia dei viaggiatori.

⁴⁷ Con il Governo l'impegno contrattuale era semplicemente quello per le corse postali. Il contributo aggiuntivo annuale di 1000 Lire della Provincia invece si rifaceva al servizio passeggeri e merci.



Una delle prime corrierea Peregò

Quest'intesa fra il Governo e l'imprenditore dal 1904 in poi (con cadenza biennale⁴⁸ rinnovabile⁴⁹), dispensava in Alta Valtellina due corse discendenti e due ascendenti per le consegne postali, il servizio *di trasporto per 20 viaggiatori a corsa nella stagione estiva*⁵⁰ e 12 nel tempo restante, il *servizio bagagli, merci e valori* e l'impossibilità di precludere il viaggio a chiunque avesse acquistato il biglietto almeno venti minuti prima della partenza del mezzo dalle stazioni di Tirano, Bolladore e Bormio e/o a chiunque necessitasse un posto a sedere avendone disponibilità sulle vetture.⁵¹

Il contratto garantiva, inoltre, il completo monopolio delle corse alla ditta interessata,⁵² ma interrotto dalla Provincia⁵³ nell'estate 1904 quando la stessa permise l'introduzione di una corsa supplementare postale fra Tirano e

⁴⁸ Dal 1° dicembre 1902 al 30 novembre 1904.

⁴⁹ Annualmente e tacitamente, previa disdetta scritta di almeno sei mesi prima del rinnovo contrattuale.

⁵⁰ Corrispondente a 21 giugno - 19 settembre.

⁵¹ Per le merci esistevano anche fermate a Grosio e Grosotto.

⁵² Iniziano ad avvertirsi altre necessità e per la prima volta su lettera inoltrata da Ulrico Martinelli al sindaco di Bormio si contemplava la necessità estiva di *un servizio furgone ad un cavallo giornaliero* per il servizio celere di merci.

⁵³ A seguito delle polemiche di Buzzi che, alla richiesta di operare con tre cavalli per carrozza, espresse la necessità di costi aggiuntivi pari a 2 Lire di mantenimento giornaliero per ognuno degli 8 cavalli esistenti e quindi ad un totale complessivo di 4320 Lire in otto mesi.

Sondalo all'impresa Carlo Tenni-Ciodel,⁵⁴ svincolando in tal modo Buzzi da ogni obbligo contrattuale che, risentito dell'accaduto, attivò diligenze invernali per sole quattro persone con immaginabili disagi per la popolazione.

A seguito di ciò l'adunanza della Deputazione provinciale di Sondrio, tenutasi a Bolladore il 30 novembre 1919, stabilì con fermezza il potenziamento del servizio automobilistico privato Perego e C.⁵⁵ (già sperimentato da alcuni anni con vetture semiaperte su cui compariva la scritta 'F.lli Perego – Ferrovie dello Stato) disattivando l'utilizzo delle carrozze su strada e unitamente, forse con poca accortezza, anche qualsiasi possibile nascita futura di un servizio pubblico statale.

⁵⁴ Per la consegna postale, interamente pagata dal Governo e che aveva orario ascendente alle 5 e mezza e discendente alle 12.

⁵⁵ Che fino ad allora prevedeva posti insufficienti tanto in ascesa come in discesa dalla Valle e che con tale decisione promosse l'aumento dei posti a 30 unità per corsa, effettuate con due automobili di 18 a 12 posti cadauna e il conseguente e proporzionale aumento di sussidio a carico della Provincia. Per il periodo dalla metà di marzo alla metà di novembre istituì anche una corsa aggiuntiva per la sola Bormio, ritoccò la tariffa del trasporto di passeggeri e bagagli e stabilì che le due corse in ascesa del pomeriggio dovessero essere coincidenti con l'arrivo del treno per il buon servizio ai forestieri.