



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

BOLLETTINO STORICO ALTA VALTELLINA



N. 10 - Anno 2007

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



La relazione del 1925 della Commissione Esecutiva del Comitato per il Traforo dello Stelvio

Davide Dei Cas

Premessa

Con scadenze periodiche, ormai da decenni, viene avanzata l'ipotesi del Traforo dello Stelvio quale anello fondamentale di una più funzionale e moderna viabilità – prima soprattutto commerciale ora con valenza “più turistica” – fra l'Italia e l'Europa.

Tale progetto – riproposto anche ultimamente – “parte da lontano”: l'idea risale agli ultimi anni del 1800 e fu discussa in Svizzera, prima che in Italia, perchè una Legge Federale, accordando un finanziamento alla costruzione della linea del Gottardo, ne prometteva uno analogo per eventuali altri due valichi da aprirsi ad occidente e ad oriente della linea stessa ¹.

Comunque le prime notizie precise relative al Traforo dello Stelvio si cominciano ad avere agli inizi del 1900 come variante del progetto dello Spluga. Allora incontrò – per ragioni economiche – pochi favori benché apparisse tecnicamente proponibile.

L'ing. Carlo Gollwitz della Camera di Commercio di Ausburg (2) iniziava nel 1905 una intensa propaganda per una grande linea internazionale diretta da Berlino a Roma che, passando da Monaco, attraverso il Fern e l'Ortler, giungesse in Italia senza toccare la Svizzera. Prevedeva un tunnel Bormio-Gomagoi lungo 18 Km e non escludeva che, perfezionandosi la trazione elettrica, si potesse arrivare ad una galleria di soli 7 Km dalle baite della Val Zebrù in Valfurva (SO) alle Tre Fontane sopra Trafoi (BZ).

Si era allora in piena Triplice Alleanza e quindi il disegno commerciale e

¹ Ovviamente i primi studi parlavano di una linea ferroviaria; solo dopo il 1935, con l'aumento del traffico automobilistico, si iniziò a considerare la possibilità di una carrozzabile adatta al traffico su pneumatici.

² L'antica Augusta.



politico del Gollwitz ebbe grandi consensi presso i governi di Vienna e di Berlino.

Nel 1907 il Comitato Ligure-Lombardo per la direttissima Genova-Milano domandava al Governo la concessione per il Fern-Ortler in base ad uno studio concepito con criteri larghissimi e per il preventivo di spesa di 236 milioni di lire – oro.

Poi, nel 1914, nel saggio di economia ferroviaria “I valichi Alpini”³ il prof. Filippo Tajani del Politecnico di Milano affermava: “circa la posizione del nuovo valico, stando a ciò che abbiamo detto, la soluzione migliore sarebbe quella corrispondente alla linea che dividesse a metà la distanza intercedente fra il Gottardo ed il Brennero, condizione questa a cui non corrisponde lo Spluga e tanto meno il Greina⁴. Meglio vi risponderebbe il traforo detto del “Fern – Ortler” o dello Stelvio partendo da Landeck per giungere a Tirano in Valtellina...”

L’esito vittorioso del primo conflitto mondiale permise ai rappresentanti italiani, delegati alla trattativa di pace con l’Austria, guidati dal Senatore Silvio Crespi, di inserire nel Trattato di St. Germain⁵ la clausola (art. 321) con la quale l’Italia si riservava il diritto di chiedere – entro 5 anni – la costruzione ed il miglioramento in territorio austriaco delle nuove linee transalpine del Resia e del Predil.

Ed è appunto l’avvicinarsi della scadenza dei 5 anni che – presieduto dallo stesso Senatore Silvio Crespi, di cui si detto sopra, e composto di molte personalità tecniche e politiche della Lombardia – si costituì nel 1925 un “Comitato per il Traforo dello Stelvio” che elaborò, assistito per la parte tecnica dall’ing. Carlo Gaviraghi⁶, un piano operativo per la realizzazione del tunnel attraverso le Alpi Centrali.

A questa proposta seguirono poi appassionate discussioni sulla stampa, specialmente dal punto di vista del tracciato, alcuni preferivano infatti (per arrivare da Milano all’imbocco del tunnel a Bormio) il percorso della Valtellina, altri quello per la Val Seriana.

Il ponderoso studio di questa Commissione, scaturito soprattutto dalla tensione del momento, non approdò però, per vari motivi, a niente; come del resto a nulla approdarono i molti elaborati al proposito approntati negli anni seguenti.

La relazione⁷, riportata nel prosieguo, resta ad ogni modo quale originale

³ Filippo Tajani, Saggio di Economia Ferroviaria: I Valichi Alpini, Milano, 1914.

⁴ Passo del Greina: valico elvetico, 28 Km ad est del Gottardo.

⁵ Il Trattato di St. Germain (7-9-1919): Trattato di pace con l’Austria; cessione all’Italia dell’Alto Adige fino al Brennero, e inoltre di Trieste, dell’Istria e di alcuni territori della Dalmazia, Carinzia e Carniola (il resto alla Jugoslavia); riconoscimento dell’indipendenza dell’Ungheria e dei nuovi Stati Nazionali (Cecoslovacchia, Polonia e Jugoslavia); divieto della denominazione “Austria tedesca” e dell’unione con il Reich.

⁶ Carlo Gaviraghi, Le linee Ferroviarie e la galleria dello Stelvio, Tirano, 1924, Tipografia Fiorentini e Redaelli.

⁷ L’originale della “Relazione della Commissione esecutiva del Comitato per il Traforo dello Stelvio” è una pubblicazione di 14 pagine (dim. 24 cm. per 34 cm.); la copertina – senza alcuna illustrazione – è



testimonianza di un periodo storico particolare ed oltre a rivelare alcuni aspetti nell'ambito delle aspirazioni Valtellinesi, abbraccia molteplici temi di importanza nazionale. Infatti, dopo una breve premessa storica ed alcune considerazioni geografiche, passa a specificare, sulla base di acute osservazioni, alcune questioni militari – economiche e politiche che lasciano trasparire gli indirizzi commerciali, le prospettive diplomatiche e gli interessi strategici che l'Italia intendeva sviluppare in quegli anni. Per concludere: da osservare con particolare attenzione l'interessante e stupefacente paragrafo che prospetta il singolare piano economico studiato per finanziare i lavori.

* * * * *

“La relazione del 1925 della commissione esecutiva del Comitato per il Traforo dello Stelvio”

Nel giugno 1919 la Delegazione Italiana alla Conferenza per la Pace in Parigi, a mezzo dell'On. Silvio Crespi, allora Ministro Segretario di Stato e plenipotenziario di Sua Maestà per i Trattati di Pace, chiedeva che nella minuta del trattato con l'Austria fosse inserita la seguente clausola:

“Entro un periodo di 5 anni dall'entrata in vigore del presente Trattato, l'Italia potrà chiedere la costruzione ed il miglioramento, su territorio austriaco, delle nuove linee transalpine del colle di Reschen e del Passo di Predil. Le spese di costruzione e di miglioramento saranno sborsate dall'Italia, a meno che l'Austria non intenda pagare i lavori. Un arbitro designato dal Consiglio della Società delle Nazioni, alla scadenza del termine che sarà stabilito dal Consiglio stesso, valuterà la parte di spese di



costruzione e di miglioramento che l’Austria dovrà rimborsare all’Italia, in ragione dell’aumento dei redditi che risulterà dai predetti lavori nell’esercizio della rete austriaca”.

I rappresentanti delle Nazioni Unite Alleate, fra i quali gli Americani, che si dimostravano gelosissimi dei diritti di sovranità dei popoli vinti, specie riguardo ai mezzi di comunicazione, non si opposero, poiché fu tosto unanimemente riconosciuta la necessità del Traforo dello Stelvio per la difesa e la nazionalizzazione dell’Alto Adige, e la conseguente immensa utilità che sarebbe derivata alla stessa Austria, alla Germania ed alla Cecoslovacchia da una diretta comunicazione Genova – Milano – Monaco di Baviera.

Così la predetta clausola diventò senza contrasto l’articolo 321 del Trattato di St. Germain, firmato il 07 Settembre 1919 e ratificato il 25 Settembre 1920.

I cinque anni di cui all’articolo scadono alla mezzanotte del 24 settembre c.a. 1925. Restano soli nove mesi all’Italia per far valere l’acquisito diritto.

Non sarebbe serio denunciare ad altra Nazione di voler compiere sì grandiosa ed utilissima impresa senza averne studiata, preparata, decisa l’attuazione.

Di ciò si diedero carico eminenti tecnici, come il Cessari⁸ e recentemente l’Ing. Gaviraghi, Direttore delle Ferrovie dell’Alta Valtellina. Alle sue pubblicazioni al riguardo, che qui si allegano, fecero eco i sottoscritti Senatori, Deputati, capi di Enti Pubblici e privati e uomini tecnici, che si costituirono in Comitato per il Traforo dello Stelvio e già espressero le loro preoccupazioni ed i loro intenti alle Loro Eccellenze il Presidente del Consiglio ed il Ministro dei Lavori Pubblici, ottenendo incoraggiamento a concretare il progetto tecnico di massima ed un piano di azione.

Tale progetto e tale piano, suffragati da rapide considerazioni, essi oggi si onorano di presentare al Governo.

* * * * *

Se si traccia sulla carta geografica dell’Europa centro-orientale una linea retta fra Milano e Monaco di Baviera si vedrà che tale retta, dirigendosi da Milano a nord-est della Pianura Padana, attraverso il massiccio delle Prealpi Bergamasche, poi la Valtellina presso Sondrio, prosegue nel massiccio del Bernina parallelamente al corso dell’Alta Adda e valica lo spartiacque

di un cartoncino poco più spesso di quello usato per le pagine interne. Scritto in normale stampatello in carattere abbastanza grosso, porta alcune correzioni (ad evidenti refusi) fatte a mano usando una penna stilografica. Nessuna fotografia correda lo scritto. Allegata una cartina di massima della zona interessata al progetto con una tabella chilometrica delle distanze fra i centri urbani considerati. Tale “Relazione” – che ormai credo di difficile reperibilità – era stata inviata a mio nonno (ed è per questo che ne sono in possesso) dall’Ing. Carlo Cattaneo membro della Commissione.

⁸ Guido Cessari, Le Comunicazioni Ferroviarie del nuovo confine alpino: Adda, Cristallo, Adige, Tirano 1921, Tipografia Fiorentini e Redaelli.



Adda-Adige poco a nord del Passo dello Stelvio, sbocca a Nauders e cioè pochi chilometri a nord del Passo di Resia, prosegue per Landeck ed Imst; indi per le vicinanze del Passo di Fern e per il lago di Wurm raggiunge la capitale della Baviera, il maggior centro ferroviario della Germania sud-orientale.

Tale retta, lunga 350 Km, non può tradursi in atto poiché comporterebbe forse 250 Km di gallerie. Per seguirla il più vicino possibile si può immaginare una linea diretta Milano-Bergamo, una ferrovia ad alta potenzialità lungo tutta la Valle Seriana e Alta Valtellina, una ferrovia a mezza costa per un lungo tratto tra lo sbocco della galleria e Bormio, poi il traforo dello Stelvio, la tratta Gomagoi – Prad Reschen e per Nauders, Landeck, Imst, Fern, Lermos, Lago di Wurn, a Monaco.

La linea Milano-Stelvio per Bergamo e la Val Seriana darebbe un grande slancio alla regione bergamasca; ma è impossibile non essere impressionati dalla enormità della spesa e del tempo necessario. Pel sovraccarico già esistente sulla Milano – Treviglio sarebbe indispensabile il nuovo tronco Milano – Bergamo, tante volte invero progettato ma sempre naufragato dinanzi alla spesa; poi bisogna fare tutta la linea ex novo ed una galleria altrettanto lunga e difficile quanto quella dello Stelvio per arrivare a Bormio.

L'attuazione di tale progetto è dunque da considerarsi come un ideale da studiarsi e da raggiungersi in un secondo tempo.

Per ora il compito è abbastanza arduo, e la spesa abbastanza imponente, per indurci a ricercare il tracciato più facile.

E questo tracciato più facile e altrettanto utile allo sviluppo di una magnifica, nobilissima regione, anche più vasta della Val Seriana, è la linea esistente Milano – Lecco – Varenna – Colico – Sondrio – Tirano, linea già quasi tutta elettrificata, munita di impianto idroelettrico proprio, e facilmente adattabile a linea di grande comunicazione internazionale.

Infatti la Milano – Lecco (km 51) è già in parte a doppio binario ed elettrificata, così da poter sopportare il traffico più intenso.

La tratta Lecco – Colico, di soli 30 Km, può essere rettificata nelle gallerie e nei tratti a curve eccessivamente strette a lasciata a binario semplice. L'elettrificazione, con il suo facile e sicuro sistema di blocco, è per se stessa un mezzo di forte intensificazione di traffico; e dividendo i suddetti 30 Km in tre o quattro tratte con opportune stazioni di scambio, può dare passaggio a quattro ed anche ad un maggior numero di treni all'ora.

La rettifica è preventivata in 40-50 milioni di spesa. Da Colico-Sondrio (km 41) è tratta pianeggiante e a grandi rettilinei; così che, senza opere di grande rilievo, il doppio binario può essere posato in qualunque tempo. Così pure dicasi per la Sondrio-Tirano, Km. 26. Da Tirano comincia la nuova linea di Km 42 fino a Bormio; poi la galleria di Km 18,350 da Bormio a Prad (Prato allo Stelvio); poi il tratto Prad-Rezia di Km 41. Dalla frontiera a Ladaeck si deve riprendere e condurre a termine la linea già



avanzata dall'Austria, per Km. 49, dei quali una ventina furono già costruiti prima della guerra e poi abbandonati.

Da Landeck a Imst si segue la linea dell'Arlberg (km 18) e poi per il Passo del Fern fino a Lermos si deve condurre a termine il progetto che la caduta della vecchia Austria ha reso possibile e che la stessa Austria oggi favorisce; tanto più che un gruppo americano è disposto a finanziarlo.

La Imst-Lermos lunga 30 Km sbocca sulla esistente linea Lermos – Garmisch – Monaco, di 128 Km che costeggiando il Lago di Wurm, conduce direttamente alla capitale bavarese, mentre da Lermos dirigendosi ad occidente, i treni arriveranno rapidamente a Kempten (distanza Lermos – Kempten Km 74), che è il nodo ferroviario della importantissima rete che da una parte scende al Lago di Costanza e dall'altra sale a Ulm, si ricongiunge alle linee del Reno, della Ruhr e corre verso l'Olanda.

* * * * *

Con l'esecuzione di questo progetto, la distanza fra Milano e Monaco, e quindi anche quella fra Genova e Monaco, era accorciata di 120 Km ed il nostro porto di Genova con l'attuazione della direttissima Genova-Milano, diventa di 200 Km circa più vicino a Monaco che non il porto di Amburgo. Genova è così chiamata a smaltire tutto il traffico delle linee di navigazione che scendono sotto il suo parallelo per tutto il centro Europa tedesco, austriaco e boemo.

Venezia viene avvicinata a Landeck e a Buchs, come a Kempten, porte dell'Europa Centrale ed Occidentale (percorrendo la Valsugana) di Km 78, mentre la nuova linea sarà tutta di pendenze più facili ed a curve più ampie che non il Brennero. Così che Venezia risentirà notevolissimi vantaggi dall'apertura della linea del Fern e dal congiungimento diretto di essa con l'Alto Adige, perchè diventerà centro di attrazione delle merci che la Germania produce per l'Oriente.

E così pure dicasi di Trieste, alla quale fanno capo le ben note linee di navigazione per il canale di Suez ed oltre, linee che il nuovo valico alimenterà potentemente con i prodotti di tutto il Centro Europa. Diciamo subito che ciascuno dei grandi porti italiani, Genova – Trieste – Venezia, ubbidisce ed ubbidirà sempre più alle leggi della loro ubicazione geografica e delle linee di navigazione che ne irradiano e vi convergono. Genova è il porto di sfogo del Centro Europa, per il Mediterraneo Occidentale, l'Africa Occidentale e le Americhe. Venezia è il porto di sfogo del Centro Europa per l'Adriatico, il Mediterraneo Orientale, l'Africa Orientale, l'Asia e tutto il Pacifico. Trieste è il porto di sfogo dell'Europa Orientale per le stesse destinazioni che irradiano da Venezia.

Bisogna che le linee ferroviarie siano tracciate e sfruttate così da creare per ciascun porto il traffico che geograficamente ed economicamente gli com-



pete e però ciascun porto potrà raggiungere il pieno sviluppo cui ha diritto. E le mirabili forze che ciascuno di essi racchiude devono essere dirette non a sviare l'un dall'altro il traffico, bensì a procacciare i mezzi perchè ciascuno abbia tutto il suo traffico naturale, che può diventare rapidamente grandissimo.

* * * * *

La linea dello Stelvio è forse il più potente di questi mezzi. Essa darà alla nazione i seguenti vantaggi:

VANTAGGI POLITICI

a) Indipendenza del traffico italiano colla Germania. La linea Stelvio – Resia sbocca nel punto della nostra frontiera che è il più vicino al confine germanico e cioè a soli 50 Km da esso; perciò fra Italia e Germania si frapponrà un brevissimo tratto di territorio di una sola nazione per origine e cultura sempre necessariamente amica della Germania e che l'Italia deve tendere a rendersi pure amica come ha fatto per la Jugoslavia. Questa è d'altronde l'idea centrale della politica estera italiana, attuata dal giorno stesso dell'armistizio di Villa Giusti ⁹.

b) Facilità di rapida nazionalizzazione di tutti i paesi dell'Alto Adige, facendoli gravitare su centri di attrazione come Milano e Genova ben più potenti che i modesti centri urbani del Veneto. Merano è riavvicinata a Milano per ben 49 Km in confronto della linea del Brennero e tutti i paesi a nord di Merano lo sono di un tratto naturalmente più importante. Il Passo di Resia è avvicinato di ben 200 Km.

⁹ 3-1-1918, il Comando dell'Esercito Austriaco che è in rotta, firma dell'armistizio di Villa Giusti.



Per il traffico Milano-Bolzano sarà più comoda la linea dello Stelvio per quanto più lunga di 18 Km che non quella di Trento-Verona, perchè elettrificata, più fresca, più attraente.

VANTAGGI MILITARI

a) Padronanza assoluta del grande valico, che, solo fra tutti i valichi alpini, si inizierebbe e sboccherebbe in territorio italiano.

b) Facilità di difesa dell'Alto Adige e del lungo confine da S. Maria a Cima Venezia confine che è ora servito da una sola linea di grande traffico, la quale militarmente deve provvedere a tutta la difesa della Venezia Tridentina e che si arresta a Bolzano, per proseguire con linea di minor potenza fino a Merano e Malles.

Una semplice interruzione di linea fra Trento e Bolzano lascerebbe ora senza alcun mezzo logistico di grande portata tutta la Venezia Tridentina a nord di Trento, onde l'assoluta necessità a nostro avviso di una nuova linea di difesa e di offesa, che possa fronteggiare, assieme alla linea esistente, i tre sbocchi tedeschi contro il nostro territorio di San Candido, Brennero e Resia.

c) Contatto diretto fra Genova e i grandi centri industriali della Liguria, del Piemonte e della Lombardia, con la Venezia Tridentina, evitando l'angolo retto Milano – Verona – Trento, percorrendo cioè l'ipotenusa del triangolo anziché i due cateti.

d) Garanzia del traffico militare di qualunque intensità, perchè servito da trazione elettrica in regione in cui l'energia proviene da innumerevoli centrali, così che bisognerebbe distruggerle tutte, perchè l'energia venisse a mancare. Un guasto di linea è sempre facilmente riparabile.

VANTAGGI ECONOMICI

Sono innumerevoli:

a) il raccorciamento di 120 Km fra Genova e Monaco e conseguentemente fra Genova e Praga.

b) Il raccorciamento di 78 Km. tra Venezia e Trieste ed i nodi ferroviari verso l'Europa Centro-Occidentale, perchè la linea Venezia – Trieste – Val-sugana – Bolzano – Merano – Resia arriverà a Landeck e colà troverà la linea dell'Arlberg che porta nel suo tratto occidentale a Bregenz e Lago di Costanza, sbocchi naturali del Wurtemberg e della Germania Centrale. Ma da Landeck il traffico potrà anche più convenientemente salire per la nuova linea del Fern a Lermos, che è stazione di partenza per la linea verso Nord che conduce per Fussen a Kempten, cioè al nodo ferroviario in cui si collegano le linee scendenti da Ulm e dalla Svezia, linee che a loro volta apportheranno a Sud non solo il traffico della Germania Centrale, ma anche della Occidentale (Ruhr-Renania).



Non è temerario il prevedere che la stessa Olanda troverà vantaggio per trasporti celeri ad incanalare lungo la nuova arteria verso il porto di Trieste parte del suo traffico colle sue grandi colonie, le Indie Nederlandesi.

Così i tre grandi porti settentrionali, Genova – Venezia – Trieste, avranno nuovo potente alimento e le nuove opere che in essi si compiono avranno il massimo sfruttamento in breve tempo.

c) Il mantenere su linea ferroviaria italiana di 200 Km di lunghezza parte del traffico del Gottardo che ora si svolge su soli 47 Km di linea italiana ed il raggiungere Monaco, Stoccarda, Berlino, Amburgo e tutti i porti del Baltico colla massima celerità ed alla minore spesa.

d) Il mantenere parte del traffico, che ora si svolge sulla linea del Brennero, su linea a reddito esclusivamente italiano, mentre il traffico per il Brennero paga il 20% dell'introito lordo ai portatori esteri di obbligazioni della Sudbahn in forza della convenzione 29 Marzo 1923 fra il Governo Italiano e gli altri governi esercenti le linee già austriache della Sudbahn e la compagnia delle Ferrovie Meridionali già austriache.

e) Il mettere in valore tutte le ricchezze di regioni nobilissime e magnifiche d'ogni bellezza, e cioè della regione del Lago di Lecco e di Como, della Valtellina, dell'Alto Adige tutto, che ha località paragonabili all'Engadina, ma che ora non sono servite da alcun mezzo celere di comunicazione.

f) Il facilitare tutti i traffici fra Genova, Milano, Torino e la regione di Bolzano e lo stesso Brennero, e quindi anche con Vienna e tutta l'Austria, poiché Innsbruck e conseguentemente Vienna sono pure avvicinate a Milano di Km 63.

g) L'intensificazione di tutto il turismo, dall'Austria, dalla Germania, dall'Italia verso la Venezia Tridentina poiché la linea dello Stelvio, per essere necessariamente elettrificata, permetterà treni speciali con tutte le comodità turistiche e attraverserà in ogni suo punto paesi di mirabili bellezze, a cominciare dal Lago di Lecco fino a Rezia. La riconosciuta necessità dell'elettrificazione della Verona – Brennero, che per il 20% come si è detto andrebbe a vantaggio diretto e senza compenso di capitalisti stranieri, passerebbe conseguentemente in seconda linea.

h) La messa in valore dei giacimenti minerari dell'Alta Valtellina, del Gruppo dell'Ortler, dell'Alto Adige e di quelli ben conosciuti esistenti tosto aldilà del confine con attrazione dei loro prodotti verso i centri industriali italiani. La facilitazione dei trasporti del legname dalle stesse località ai centri di consumo.

i) La facilitazione di trasportare nei massimi centri di consumo (Lombardia, Liguria, Piemonte) le ingenti forze dell'Alto Adige, calcolate in un milione di cavalli di forza, perchè nella Galleria dello Stelvio possono essere facilmente fatti passare cavi e probabilmente anche i fili dell'alta tensione che dovrebbero dall'Alto Adige scendere per tutta la vallata fino ad Ala per



poi compiere l'angolo retto su Milano.

Così le forze del Lago di Resia (HP 300000) sono avvicinate a Milano di Km 200 e verrebbero in comunicazione a Tirano e cioè a meno di 100 Km, colle linee già esistenti della Società Lombarda di Distribuzione di Energia Elettrica, e poi colle linee del Municipio di Milano e di altre grandi Società produttrici di energia.

Così lo sviluppo industriale dell'Alta Italia è definitivamente assicurato.

* * * * *

Questa imponente massa di vantaggi politici – militari – economici, pare ai sottoscritti decisiva a far considerare la costruzione della linea dello Stelvio come atto di necessità nazionale inderogabile e di assoluta urgenza. Le linee del Greina e dello Spluga, progettate prima della guerra e del congiungimento della Venezia Tridentina alla Madre Patria, quando cioè il Traforo dello Stelvio avrebbe creato un pericolo anziché una difesa ed una sì grande sorgente di ricchezza, possono sempre arrecare vantaggi alla Nazione, ma non corrispondono certo più a una necessità urgente quanto la linea dello Stelvio.

Perciò i sottoscritti, presentando al Governo di Sua Maestà il progetto schematico della costruzione della linea, redatto dall'Ing. Gaviraghi, osano offrire tutta la collaborazione perchè dal progetto preliminare si passi all'esecutivo e poi alle opere, e così si possa fare tosto all'Austria la Dichiarazione di cui all'art. 321 del Trattato di St. Germain. Offrono perciò i sottoscritti di procedere innanzitutto alla stesa del progetto esecutivo, con studio della linea sul terreno e con tutti i provvedimenti necessari a tradurlo poi tosto in atto. Offrono i sottoscritti di provvedere anche al finanziamento e occorrendo all'esecuzione della grande impresa.

Poiché lo studio del progetto esecutivo richiederà una spesa prevedibile di due milioni, i sottoscritti daranno immediata opera quando al governo piaccia, a raccogliere quanto sia necessario fra Enti Pubblici e privati interessati o simpatizzanti, purché lo stesso inizi la sottoscrizione dei fondi necessari con il versamento della somma di un milione di Lire.

I sottoscritti sperano di poter compiere il progetto esecutivo, che sarà senz'altro di proprietà del Governo, entro il primo semestre del 1926 e in allora di corredarlo con un piano finanziario e di esecuzione sia per la semplice costruzione e adattamento della linea da Milano fino a Monaco nel termine più breve possibile, sia per la costruzione e l'esercizio della nuova Milano – Monaco. Non mancano i numerosi precedenti di costruzioni ed esercizi affidati ad impresa private.

I sottoscritti, che si sentono sorretti dalle simpatie e dal vivo consenso della pubblica opinione italiana, austriaca e germanica, che si sentono incoraggiati da proposte di finanziamento già arrivate loro anche dall'estero, con-



fidano che il Governo vorrà considerare la loro iniziativa con quello stesso sentimento con cui Esso diede incitamento ad altre grandi opere, quasi miracolosamente già compiute e che già segnano nella storia la risurrezione morale ed economica italiana derivata dalla guerra.

Con perfetta osservanza.

La Commissione esecutiva del Comitato Generale per il Traforo dello Stelvio:

Umberto Cagni e Luigi Credaro, Presidenti Onorari; Silvio Crespi, Presidente effettivo, estensore; Pier Gaetano Venino e Eugenio Broccardi, Vice Presidenti; Gaviraghi Ing. Carlo (autore del progetto); Diotallevi avv. Dante, Segretario Generale; Alzona Ing. Luigi; Barduzzi Carlo; Ciarlantini Franco; (Deputati al Parlamento) Cattaneo Ing. Carlo; Canovetti Ing. Cosimo; Cavalca Ing. Mario; Diotallevi Ing. Ariosto; Fiastrì Giulio (Generale di Divisione); Gianferri Ing. Prospero (Deputato al Parlamento); Goldman Cesare; Gorini Alessandro (Deputato al Parlamento); Lucchetti avv. Mario; Luiggi Ing. Luigi (Senatore del Regno); Menada Ing. Giuseppe; Moresco Bartolomeo (Real Commissario della Camera di Commercio di Genova); Morelli Eugenio (Deputato al Parlamento); Volonterio Dott. Clemente.”

(Rielaborazione di un articolo già apparso nella “Rassegna Economica della Provincia di Sondrio – Rivista del CCI/AA di Sondrio – Trimestre Gennaio-Marzo 1985)