

LA STRADA E IL PASSO DELLO STELVIO

Ventisei arditi tornanti salendo da oriente, ventotto da occidente: è la strada che attraverso il Giogo dello Stelvio congiunge da secoli l'alta Valtellina con la Val Venosta, affacciandosi sullo spartiacque elvetico e permettendo, attraverso il Giogo di Santa Maria - o Passo di Umbrail, secondo la denominazione più antica - di discendere a settentrione nella Val Monastero, tributaria anch'essa dell'alto corso dell'Adige.

La via dello Stelvio è nota per lo meno dal basso Medioevo, anche se raramente era battuta. L'angusto sentiero rimase infatti tale per lungo tempo, in quanto la quota elevata del valico verso l'Alto Adige - ben 2762 m, il più alto fra quelli aperti alle auto nelle Alpi - lo rendeva scarsamente transitabile per una buona parte dell'anno.

Molto più frequentato era allora il Giogo di Santa Maria - il *Passo di Umbraglio* - che ricorre nelle carte del Ducato di Milano come una delle vie per mantenere i rapporti con l'Impero: è da qui che nel 1493 transita il corteo nuziale di Bianca Maria Sforza, figlia di Lodovico il Moro, che va sposa all'imperatore Massimiliano I d'Asburgo. Alla via dell'Umbrail faceva del resto concorrenza l'ardito Passo delle Scale, sopra Bormio, apparentemente impenetrabile, ma unico ostacolo su di un percorso in quota molto meno pericoloso rispetto agli altri due.

[<https://ebike-alpexperience.eu/it/z/602/view?modelClass=ebike%5Cassets%5Cmodels%5CEbikeAssets&view=detailAsset>].

Questa antica preferenza per altri valichi diviene immediatamente comprensibile salendo verso lo Stelvio da Bormio: la strada si dipana infatti tortuosa lungo il fianco della selvaggia *Valle del Braulio* [<https://ebike-alpexperience.eu/it/z/788/view?modelClass=ebike%5Cassets%5Cmodels%5CEbikeAssets&view=detailAsset>], superando con 14 serrati tornanti la bastionata del Monte Radisca - Filone del Mot, sino alla Bocca del Braulio; da qui si apre l'ampia conca terminale, che sale dolcemente alla sella di Umbrail, mentre verso oriente l'impervio versante sudoccidentale del Piz Cotschen impone un'ulteriore decina di tornanti, sia pure di maggior respiro rispetto ai precedenti.

Ancora più impressionante doveva essere in antico la discesa dall'altra parte: dalla muraglia rocciosa sommitale, la strada attuale scende con una cascata di tornanti lungo il fianco di una angusta valle glaciale sospesa sino a un ripido salto, al fondo del quale confluiscono tutti i canali glaciali del versante settentrionale dell'Ortles. Qui sorgono le prime case di Trafoi, a soli quattro chilometri in linea d'aria dal valico, ma ben 1000 m più sotto, mentre a breve distanza lo sfondo si apre già sullo sbocco della vallata presso Prato allo Stelvio.

Un'opera del genere è stata possibile solo con le tecniche costruttive e il dispiego di mezzi resisi disponibili nel XIX secolo, quando dopo il Congresso di Vienna la Lombardia venne annessa all'Austria: necessitando di un collegamento diretto fra i due territori, nel 1920 l'imperatore Francesco I ne affidò la progettazione al rinomato ingegnere Carlo Donegani, mettendo a sua disposizione oltre 2500 uomini, fra tecnici e operai. I lavori, iniziati l'anno successivo furono portati a termine in soli tre anni, e nel 1825 la nuova strada veniva inaugurata dall'imperatore in persona.

Dal 1861 in poi, il valico - Stilfserjock per gli austriaci - segnò il confine d'Italia verso il Tirolo, e come tale divenne durante la Grande Guerra un punto strategico chiave, oggetto di sanguinosi scontri.

Nel giugno del 1915 infatti gli austriaci riuscirono a prendere il Monte Scorluzzo, attestandosi in trincee e caverne - tutt'oggi visibili - lungo il suo fianco, né gli italiani, nonostante ripetuti attacchi, riuscirono più a spingersi oltre il bastione delle Rese di Scorluzzo, a occidente del valico stesso. Alla fine della guerra, la montagna aveva ormai assunto il nome di *Blut und Eisenberg*, Montagna di Sangue e di Ferro.

Sino a prima del conflitto, per la sua importanza la strada dello Stelvio venne tenuta libera dalla neve e aperta al transito delle diligenze anche d'inverno; successivamente, riducendosi a via di collegamento a scala locale, tale cura venne abbandonata.

Oggi, anche se chiusa da novembre sino a fine maggio, la strada dello Stelvio è tornata a essere un percorso noto a livello internazionale, essendo sede di una delle tappe più dure del Giro Ciclistico d'Italia.

Con i suoi panorami a tratti aerei e di ampio respiro, a tratti aspri e selvaggi, essa riserva grandi emozioni sia a chi la percorre in auto o in moto, che ai numerosi ciclisti che si inerpicano sui suoi tornanti, provando il brivido della discesa dall'altra parte.

Molto trafficata durante la bella stagione, presenta indubbiamente problemi logistici per l'interazione fra questi diversi tipi di frequentazione, e richiede a tutti una certa attenzione e rispetto. Proprio per permettere agli appassionati della bicicletta di godere appieno del suo eccezionale percorso, senza che si vengano a creare situazioni rischiose, almeno due giornate per ogni estate sono dedicate esclusivamente a questi ultimi, chiudendo il transito per i mezzi a motore, e lasciando che sulle sue curve e i suoi rettilinei scenda almeno per un poco il silenzio della montagna, come al tempo in cui essa venne costruita.