

**BOLLETTINO
STORICO
ALTA
VALTELLINA**



N. 17
Anno 2014

Centro Studi Storici Alta Valtellina

BOLLETTINO STORICO ALTA VALTELLINA



N. 17 - Anno 2014

Perego: 100 anni di storia di “una grande famiglia”

Cristina Greco

Nell'anno 2014 l'Automobilistica Perego compie 100 anni; la data precisa di fondazione dell'impresa è dubbia, ma il primo documento che attesta l'operatività del signor Carlo Perego risale al 1914. Nato a Sondrio da genitori brianzoli, all'epoca gestiva un negozio di frutta e verdura; trovandosi impegnato nella campagna delle patate a S. Antonio Valfurva, durante i suoi spostamenti, cominciò a maturare la consapevolezza della necessità di migliorare i trasporti nella parte superiore della nostra provincia.

Allora, gli unici collegamenti presenti in Alta Valle erano garantiti dalla Società Messaggerie Postali Automobili Alta Valtellina del cav. Buzzi, che effettuava alcune corse con auto celeri o postali fra Tirano e Bormio, connesse con il servizio di messaggerie Sondrio-Bormio, affidatogli dal 1886, anno nel quale subentrò alla Società dei mastri di posta;⁽¹⁾ l'azienda, inoltre, si occupava dell'effettuazione di alcuni viaggi Bormio-Merano attraverso il passo dello Stelvio. Il signor Perego colse quindi l'occasione di realizzare i suoi sogni

(1) F. DE PICCHI nel suo volumetto *Cenni storico-medici sulle acque termali di Bormio aggiuntavi un'appendice intorno alle acque acidulo-marziali di Santa Caterina in Valfurva*, Sondrio 1835, circa i trasporti valtelinesi della prima metà dell'Ottocento, scriveva: «La nuova diligenza per lo Stelvio parte da Milano ogni domenica per giungere a Bormio nel successivo lunedì; e da Innsbruck parte ogni lunedì per arrivare a Bormio nel mercoledì successivo. – Da Bormio parte poi per Milano ogni mercoledì e per Innsbruck ogni lunedì... Ogni venerdì staccasi da Sondrio una messaggeria per Bormio che vi giunge nel giorno stesso verso sera. Essa parte pure da Bormio per Sondrio ogni Domenica mattina per essere a Sondrio verso sera di detto giorno.», p. 59. Così invece la *Guida alla Valtellina ed alle sue acque minerali con cenni storici, geognostici e botanici*, pubblicata per cura del Club Alpino Italiano sede di Sondrio, Milano 1873: «Le diligenze svizzere compiono due corse al giorno da Colico a Tirano, e una da Tirano a Bormio. In tutte le principali borgate si trovano sempre pronti cavalli e vetture speciali presso i mastri di posta. Una carrozza a un cavallo si paga in ragione di L. 8 al giorno, a due cavalli L. 20. Sgraziatamente non si può dire che si finora organizzato il servizio a cavalli a sella, di muli o di asinelli. Se ne possono tuttavia trovare facilmente a bassissimi prezzi, rivolgendosi agli albergatori e ai proprietari degli stabilimenti balneari. Ordinariamente non si paga più di L. 7 per ogni cavallo, L. 5 per ogni mulo, L. 4 per ogni asino, compresa la retribuzione a chi li guida. E dopo ciò non sarà difficile convincersi, come il viaggiare e il soggiornare in Valtellina costi relativamente assai poco», p. 78. Sempre nel 1873 il sig. Buzzi Tommaso era indicato come mastro di posta a Bormio nell'elenco dei 130 soci della Sezione di Sondrio del CAI (cfr. *Bollettino del Club Alpino Italiano anno 1873-74*, Torino 1873, p. 245).



1914 - Piazza Stazione Tirano, Carlo Perego coi primi Landau trainati da cavalli ritirati dalla ditta Buzzi

quando, a causa dello scoppio della prima guerra mondiale, la società Buzzi cessò la sua attività. La questione passò nelle mani della deputazione Provinciale che bandì una licitazione privata per subappaltare i servizi prima effettuati dalla Società Messaggerie.

Alla gara del 20 giugno 1916 partecipò la società in nome collettivo Perego Panizza & Togni, alla quale venne aggiudicato il servizio, mediante atto di affidamento firmato il 23 ottobre 1916,⁽²⁾ stabilendo una concessione novennale. Carlo Perego ottenne così l'affidamento della linea Tirano-Bormio, alla quale si aggiunse ben presto la Bormio-Bagni Nuovi. Egli ritirò anche tutti i mezzi della ditta del cav. Buzzi: landò⁽³⁾ e alcune carrozze trainate da cavalli, che andavano ad affiancarsi all'automobile da noleggio (una Züst 50 HP) già in suo possesso, come si evince dal contratto stipulato l'8 settembre 1914 con l'ingegner Carlo Tenni per la vendita di un terreno,⁽⁴⁾ e da una carta orari della Valtellina risalente al 1914.

(2) L'azienda aveva cambiato ragione sociale il 20 ottobre 1916, giorno in cui venne costituita la Automobili Postali e Trasporti Tirano-Bormio, a causa dell'assenza – per motivi militari – del socio Togni.

(3) Landò: carrozza a quattro ruote trainata da cavalli munita di doppia copertura retraibile. La sua denominazione deriva dal termine tedesco *Landauer* che indicava questo tipo di carrozza adibita a trasporto pubblico, costruita per la prima volta nella cittadina tedesca di Landau.

(4) «In più del prezzo preindicato si obbliga il signor Perego fare a Bormio un viaggio di andata e ritorno in un giorno colla sua automobile a mia disposizione», G. GARBELINI, *Un secolo di viaggi con la Perego*, Tirano 2014, p. 12.

Per lo svolgimento di tali servizi, la Deputazione impose all'azienda di provvedersi di quattro vetturette di tipo *omnibus* della potenza di 30-35 HP e della capacità di 13 posti utili con doppia carrozzeria, una aperta per l'estate e l'altra chiusa per l'inverno, e di tre vetturette nuove della potenza di 20 HP, da sette posti. Nel capitolato, infine, era previsto l'obbligo di trasportare almeno venti persone per corsa. L'arrivo di mezzi motorizzati consentì quindi di stabilire linee con orari prestabiliti, un bel passo avanti rispetto alle carrozze che effettuavano tragitti su richiesta. Il servizio si svolgeva mediante tre coppie di corse Tirano-Bormio, dal 15 giugno al 15 settembre, nel periodo invernale le corse venivano ridotte a due. Anche per la linea Bormio-Bagni erano previste tre coppie di corse, nei soli tre mesi estivi. Le corse erano postali, che toccavano tutti i paesi lungo la strada statale e turistiche, ossia dirette con fermata intermedia solo a Bolladore.

Negli anni successivi alla Seconda Guerra si ebbe, nel nostro paese, una generalizzata ripresa economica che fece registrare, fra l'altro, un incremento del turismo. Carlo Perego provvide quindi ad arricchire la sua flotta recuperando mezzi bellici, allestendoli ed abidendoli a trasporto pubblico. Questo fu anche il periodo in cui l'AEM di Milano, per sopperire alle sempre più crescenti esigenze di elettricità del capoluogo e delle altre città lombarde, cominciò a costruire le prime centrali idroelettriche in Valtellina.⁽⁵⁾ Successivamente all'edificazione della prima centrale di Grosotto, iniziata nel 1907, nel 1917 fu attivata la centrale di Casale Lago, a Grosio, mentre nel 1920 iniziarono i lavori per la costruzione delle dighe di Cancano. In queste due ultime occasioni, l'azienda Perego diede il suo prezioso contributo mettendo a disposizione alcuni mezzi di proprietà destinati al trasporto di materiale edile utilizzato nei nuovi cantieri.

Nel 1920 vennero istituite due nuove linee: la Bormio-Stelvio e la Bormio-S. Caterina. Nel documento di concessione si stabilirono orari, fermate, prezzi dei biglietti e validità della concessione per tre mesi. La linea Bormio-Stelvio registrò un tale successo che, nell'estate del 1922, fu istituito il servizio turistico dello Stelvio gestito dall'Impresa Fratelli Perego⁽⁶⁾ e dalla Società Automobilistica Atesina di Trento. Per la prima volta nella storia la tratta fu percorsa con un veicolo a motore condotto da Carlo Perego in persona: il proprietario fu quindi il primo a raggiungere il Passo alla guida di un mezzo motorizzato. Il fatto suscitò una vasta eco nella nostra provincia, tanto che la notizia fu riportata dalla stampa del tempo.

In azienda, intanto, si cominciò a pensare a quali scambi economici potessero

⁽⁵⁾ Si veda in proposito A. CORBELLINI, *100... e più anni di luce: gli impianti elettrici dell'A.E.M. (oggi A2A) in Valtellina*, in *Le acque dell'Alta Valtellina*, Bormio 2014, pp. 229-246.

⁽⁶⁾ In seguito al recesso di Panizza e Togni la ragione sociale dell'azienda divenne "Impresa Fratelli Perego" alle cui redini rimasero i fratelli Carlo e Luigi. Nel 1930 quest'ultimo si ritirò lasciando il totale controllo dell'impresa al fratello Carlo.

essere instaurati con le province limitrofe. La tratta per lo Stelvio divenne, con orgoglio, il “fiore all’occhiello” dell’impresa, come si può leggere negli anni Sessanta sull’ultima pagina del libretto-orario aziendale:

Turisti che visitano la Valtellina non possono considerare compiuto il loro programma se non raggiungono il Passo dello Stelvio percorrendo una delle più alte strade automobilistiche d’Europa.

Attraverso il Passo dello Stelvio, autoservizi giornalieri di gran turismo, congiungono la Valtellina con Bolzano, le Dolomiti, l’Engadina e Innsbruck.

In una chiostra di magnifiche montagne, la posizione è fra le più suggestive. Una storia, più che secolare avvolge il Passo in un alone di grandezza superba.

È punto di partenza per numerose escursioni: al Monte Cristallo, alla Cima Vitelli, allo Scorzuzzo, alle Cime di Campo, alla Punta degli Spiriti ed ai rifugi Nagler e Livrio.

Agli appassionati dello sci il Passo dello Stelvio offre i più vasti campi di neve e le più rinomate Scuole di Sci Estivo.⁽⁷⁾

Nel 1921 fu inaugurata la linea Tirano-Stazzona-Aprica-Edolo:⁽⁸⁾ questo servizio rientrò in un avveduto progetto di ampio respiro volto a mettere in comunicazione valli e regioni alpine: da Edolo infatti partivano la linea automobilistica Edolo-Tonale e la ferrovia Eolo-Iseo-Brescia, mentre da Tirano partivano i convogli della ferrovia del Bernina e della Sondrio-Tirano. Nel 1932 si ottenne la concessione per la linea Tresenda-Aprica che permise alla Perego di firmare, nel 1938, una convenzione con le Ferrovie dello Stato in forza della quale veniva istituito *un servizio cumulativo ferroviario automobilistico di interesse turistico*⁽⁹⁾ sulla linea Milano-Tirano, stazione ferroviaria di Tresenda. Nello stesso periodo venne riconfermata la concessione per la linea Tirano-Bormio e si ottenne la convenzione per un *servizio cumulativo ferroviario-automobilistico di interesse turistico* relativo alla linea Tirano-Bormio-Bagni di Bormio e Giogo dello Stelvio con diramazione Bormio-Santa Caterina Valfurva.⁽¹⁰⁾ Fra l’arrivo del treno a Tirano e la partenza dell’autobus diretto a Bormio era previsto un buon margine di tempo per le operazioni di carico dei bagagli. Un addetto dell’azienda, insieme all’autista, li caricava sul tetto delle corriere per mezzo della scaletta posteriore; dopo l’incollatura di una contromarca con indicate la numerazione e la destinazione, i bagagli venivano assicurati mediante la copertura di un telo impermeabile.

(7) Orario degli autoservizi di Gran Turismo e di Linea del 1971, Tipografia Petruzio-Tirano.

(8) Linea soppressa negli anni ’80, e riattivata nel 2009 in comune con la “Autoservizi Gelmi” di Malonno (BS).

(9) GARBELLINI, p. 20.

(10) GARBELLINI, p. 15.



Camion Lancia della ditta Perego con carico di legname

Talvolta, durante il tragitto, la *Tributaria*⁽¹¹⁾ effettuava il controllo dei bagagli anonimi posti fra i sedili.

Nel 1925 la Prefettura di Sondrio rinnovò la concessione per la linea Tirano-Bormio-Bagni Nuovi. Le corse previste con partenza da Tirano e arrivo a Bormio erano tre al giorno durante tutto l'arco dell'anno, mentre da Bormio ai Bagni venivano effettuate tre corse al giorno solo durante i tre mesi estivi. L'intera tratta si sviluppava su un percorso di 42 km, con fermate in tutti i paesi; era inoltre previsto un contributo annuo all'azienda pari a £ 459 a chilometro. Sulla tratta Tirano- Bormio furono destinate quattro vetture con potenza 30-35 HP, tipo omnibus⁽¹²⁾ della capacità di 16 posti oltre a quelli del personale di servizio;⁽¹³⁾ esse potevano viaggiare ad una velocità compresa fra i 18 e i 30 km/h. Gli autisti impiegati erano quattro, affiancati da quattro fattorini e da un meccanico, in conformità a quanto previsto dal documento rilasciato dalla Prefettura, secondo il quale l'azienda avrebbe dovuto disporre anche di

(11) «Gli anni Venti segnano un periodo di profonda organizzazione per la Guardia di Finanza che viene ordinata secondo il modello territoriale dei Reali Carabinieri, con l'innovazione determinata dall'istituzione nel 1923 della *polizia tributaria investigativa*, quale contingente specializzato e componente di punta del Corpo, che segna il progressivo spostarsi del fulcro dell'attività di servizio dagli originari compiti di polizia daziaria e doganale alla sorveglianza della totalità degli aspetti tributari nazionali» (da www.it.wikipedia.org).

(12) Termine ormai in disuso con il quale venivano indicate le carrozze adibite a trasporto passeggeri e successivamente per indicare gli autobus.

(13) G. GARBELLINI, p.20



Perego Carlo alla Quarta Cantoniera dello Stelvio

una rimessa con annessa Officina per riparazioni a Tirano e a Bormio, con provviste pronte nel magazzino: gomme di ricambio, lubrificanti, materiale combustibile.⁽¹⁴⁾

In seguito venne istituito il collegamento al Passo Tonale attraverso il Passo Gavia; il servizio lungo il tortuoso itinerario fu dapprima effettuato con automobili, successivamente con un autobus a doppia trazione. Fu proprio questo il periodo nel quale i pullman a motore soppiantarono i vecchi landò, ormai troppo lenti e poco affidabili sulle strade di montagna. Basti pensare che con un mezzo motorizzato era possibile percorrere la tratta Tirano-Bagni in tre ore e dieci minuti, rispetto a un landò che invece impiegava quattro ore e quaranta minuti!

Nuovi mezzi entrarono così in servizio; fu quello un periodo di forte innovazione in campo automobilistico: era infatti iniziata la produzione dei cosiddetti *chassis*, telai abbinati alla meccanica senza carrozzeria, destinati a vetture e dotati di ammortizzatori che successivamente venivano allestiti per il trasporto di persone con carrozzeria e posti a sedere. Allestire questo tipo di veicoli divenne la missione delle officine Perego: l'azienda acquistò prevalentemente telai Lancia, grazie ai buoni rapporti intercorsi fra Carlo Perego e Vittorio Lancia, titolare dell'omonima ditta torinese. Entrarono a far parte del parco autobus gli *Omicron*, alimentati a benzina e dotati di motore Lancia tipo 77 a 6 cilindri da 7060 cm³, gli *Zeta* e i *Pentajota*, detti *giganti della strada* per il design derivato dal *Tetrajota*. Questi ultimi erano azionati da un motore da 4,9 litri da 70 HP e montavano freni sulle ruote anteriori, innovazione tecnica sconosciuta sino ad allora. Ai Lancia vennero affiancati altri modelli di marchio Fiat (come il *15 ter*, il *18 BL*, e il *Fiat 80*). In quegli anni, la maggior parte dei mezzi a motore consisteva in residuati della prima guerra mondiale: una volta collocati nell'officina Perego, venivano allestiti e dotati di ogni comfort, (caratteristica questa non comune a quell'epoca), quali tettucci panoramici, sedili in pelle, finestrini apribili; la capienza dei mezzi era circa di 18-20 passeggeri. Oltre a contribuire all'incremento del turismo in Valtellina mediante un efficiente trasporto pubblico, Carlo Perego si cimentò anche in altre attività: fece costruire il nuovo palazzo in Piazza Marinoni, nel quale si trasferì nella seconda metà degli anni Venti. Qui trovarono sede l'officina, il garage e gli uffici; nel 1926 egli fece costruire un piccolo edificio che prevedeva al pian terreno un'officina e al primo piano la biglietteria; in contemporanea nacque anche *l'albergo ristorante Perego* al Passo dello Stelvio. Lo stabile, in origine, fu costruito con una struttura in legno che, ben presto, lasciò il posto a una in muratura.

I gestori dell'hotel, in un primo tempo furono Carlo e sua moglie Gina Nazzari; negli anni Ottanta, per far fronte alle nuove esigenze di mercato in

(14) G. GARBELLINI, p. 20.

seguito al passaggio dell'azienda da ditta individuale a S.p.a., lo stabile fu venduto alla guida alpina Veri Confortola. Nel 1936, Carlo fece realizzare al Passo la chiesetta alla quota più elevata di tutta Europa. Il sacro edificio, di cemento armato, fu ultimato nel 1937 e venne dedicato alla Madonna della Neve, ai santi Carlo e Alessandro, quest'ultimo in onore del vescovo di Como Alessandro Macchi che la consacrò.⁽¹⁵⁾ Negli anni Ottanta, l'edificio fu restaurato in seguito al crollo causato dall'eccessivo accumulo di neve e di alcuni lavori di scavo effettuati nelle vicinanze. La nuova chiesetta venne eretta riutilizzando i materiali della precedente, inclusa l'antica campana. Carlo Perego, affiancandosi all'AASS⁽¹⁶⁾ e al Genio Civile, contribuì inoltre alla manutenzione e al rifacimento del manto della strada dello Stelvio, che si presentava spesso in pessime condizioni al momento della riapertura alla circolazione, dopo l'inverno. Ne è una testimonianza quanto riportato da un giornale dell'epoca dove si racconta dell'arrivo in valle nel luglio del 1926 dell'allora sottosegretario ai Lavori Pubblici on. Michele Bianchi⁽¹⁷⁾ con l'obiettivo di visitare il passo dello Stelvio. Si narra che il politico trovò la strada ancora innevata, quindi impraticabile. A quel punto intervenne il signor Carlo Perego, rendendola transitabile:

Carlin si mette all'opera, ingaggia un gruppo di operai specializzati che insieme con quelli del Genio Civile lavorano febbrilmente. Perego non si risparmia. Va e viene dando ordini, trasportando cibarie e vino. Parla ora persuasivo, ora esplosivo in quel suo dialetto caratteristico infiorato di esclamazioni, di illogicità, di sensatezza: un guazzabuglio di irosa bontà e di collerica sufficienza, un tutto e un niente, un temporale pauroso e un acquazzone benefico, un'ira di Dio e una benedizione... E quest'uomo che ha una sola qualifica ed una sola classifica: la tenacia e la bontà, non può che chiamarsi Carlin Perego, perché il nome corrisponde a un tipo, a un programma, ad un'opera, ad una vita – quest'uomo che ha buttato incontro alla fortuna la sua volontà come una catapulta, ha dovuto per forza vincere anche contro gli ostacoli dello Stelvio. Una OM Superba, quella preferita da

(15) M: CANCLINI, *La Collegiata dei Santi Gervasio e Protasio di Bormio e i suoi arcipreti (dopo il 1620)*, Modena 2014, p. 86: *Il 27 agosto (1937) il vescovo di Como, Sua Eminenza Monsignor Macchi, consacrò solennemente la chiesa al Gogo dello Stelvio dedicata alla Madonna della Neve, che era stata eretta per volere del Cavalier Perego. Il giorno dopo fu invece Monsignor Silvestri che benedì solennemente il nuovo piccolo luogo di culto al Passo del Gavia, dedicato a San Matteo. Il 6 ottobre 1938 lo stesso arciprete Peccedi ebbe l'occasione di celebrare nell'appena sorta chiesetta della Madonna della Neve, il matrimonio fra la bormina Occhi Luisina di Giacomo e il friulano ferroviere dello stato, Fattor Ottorino. Fu senz'altro il primo matrimonio celebrato lassù a quelle quote!*

(16) Società alla quale era affidata la gestione delle strade statali, oggi ANAS.

(17) Politico italiano, fu il primo segretario del Partito Nazionale Fascista dal 1921 al 1923, nominato poi nel 1925 sottosegretario ai Lavori Pubblici.

Carlin, è presto allestita e si corre allo Stelvio.⁽¹⁸⁾

Egli contribuì anche all'asfaltatura della statale 38, mettendo a disposizione materiali e mezzi di trasporto.

Fra i riconoscimenti ottenuti dal titolare dell'azienda automobilistica, vanno ricordati quello ricevuto nel 1926 dal re Umberto di Savoia (Carlo Perego lo aveva accompagnato alla centrale idroelettrica di Mese a bordo della sua Torpedo), e quello dello stesso anno conferito dal sottosegretario di Stato del Ministero della Pubblica Istruzione Bodrero,⁽¹⁹⁾ *soddisfatto del servizio svolto dagli autobus della Perego che lo avevano accompagnato durante la sua vacanza in Valtellina*. Nel 1930, Perego ottenne il titolo di *Cavaliere dell'Ordine della Corona d'Italia* dalle mani del re Vittorio Emanuele III. Un'altra riconoscenza giunse all'impresa nel 1937, a Tripoli, durante la *Conferenza Internazionale dei Servizi Automobilistici di Gran Turismo*, come testimonia una lettera di comunicazione inviata a tutto il personale viaggiante, d'officina e degli uffici:

Abbiamo il piacere di comunicare che il Superiore Ministero, in occasione della Conferenza Internazionale degli Autoservizi di Gran Turismo convocata in questi giorni a Tripoli, ha assegnato alla nostra Impresa due Medaglie d'oro per la lodevole effettuazione dei servizi medesimi.

Di tale ambita distinzione va merito a tutti indistintamente i Sigg. Funzionari, Impiegati e Personale dell'Impresa che attraverso la loro opera hanno collaborato per tanto meritare dal Superiore Ministero. E nell'esprimere il nostro compiacimento per tale contributo di fedele cooperazione, siamo sicuri che il riconoscimento dato per l'anno 1937/XV sarà di sprone a tutti, nessuno escluso, per operare anche nell'avvenire per una sempre migliore affermazione di questa Impresa.⁽²⁰⁾

Nel 1931 Perego coronò un altro dei suoi sogni: il *Giro Turistico dell'Alto Adige, compiuto dai suoi autopullman nella zona più incantevole dell'Ortles e delle Dolomiti*,⁽²¹⁾ coprendo una distanza di ben 338 km. Nel 1932, l'imprenditore rilevò da Raffaele Partesana la linea Bolladore-Pineta di Sortenna, tratta che riscosse un enorme afflusso di passeggeri, grazie al numero sempre crescente di pazienti che si recavano nella struttura per la cura della tubercolosi. Si toccò il picco di 653 passeggeri nel 1942; a questo dato bisogna aggiungere anche il numero di familiari che giungevano in visita negli altri tre sanatori presenti nel territorio: Pineta di Sortenna (1903), Abetina (1926) e Vallesana (1929). La

⁽¹⁸⁾ G. GARBELLINI, p. 42.

⁽¹⁹⁾ Emilio Bodrero: deputato fascista eletto nel 1924, fu sottosegretario di Stato del Ministero della Pubblica Istruzione con il ministro Fedele da novembre 1926 a luglio 1928.

⁽²⁰⁾ G. GARBELLINI, p. 61.

⁽²¹⁾ G. GARBELLINI, p. 42.



Vecchia cartolina dei Bagni Nuovi e autobus Perego

linea partiva da Bolladore, in coincidenza con gli autobus provenienti da Tirano e da Bormio, dove era stata appositamente costruita un'autorimessa provvista di officina, e affiancata da due locali, la biglietteria e ufficio dell'Azienda di Cura e Soggiorno dove veniva esatta l'imposta di soggiorno. Le corse erano otto nell'arco della giornata, quattro da Bolladore a Pineta, e viceversa; l'ultima raggiungeva la casa di cura alle 20:10. Sulla tratta veniva impiegato il *Lancia Pentajota SO986*, denominato *Carolina*, condotto dal sondalino Aladino Ginanni detto il *Toscanino*.⁽²²⁾ Testimoni raccontano che, d'inverno, bambini a Bolladore agganciassero le loro slitte alla scaletta posteriore del Lancia per poi salire sul tetto dell'autobus. Una volta giunti al capolinea scendevano dalla corriera per scendere a rotta di collo sino a Bolladore. Spesso le corse dirette a Pineta fermavano a Sondalo, in corrispondenza di via S. Francesco l'Ufficio Postale, dove l'autista si recava per ritirare o consegnare i sacchi della corrispondenza, destinati a Milano, Sondrio e Bari. Questo servizio divenne sempre più importante, al punto che la corriera veniva comunemente chiamata *la posta*. Col passare degli anni il volume delle consegne andò via via aumentando, soprattutto quando si aggiunse il trasporto di quotidiani, tanto che spesso sugli autobus non rimanevano quasi più posti a sedere per i passeggeri, costretti a rimanere in piedi fra bagagli, pacchi di giornali e

⁽²²⁾ Fu uno dei primi autisti, allora chiamati *Chauffeur*, della Perego. Inizialmente impiegato sulle linee Bormio-Livigno e Bormio-S. Caterina con la Lancia Z, fu poi trasferito a Sondalo per il servizio della Bolladore-Pineta di Sortenna.



Anni Cinquanta: gli autobus della Perego al Giro d'Italia

di corrispondenza. Gli autisti erano muniti di una “procaccia”, un tesserino nominativo che li autorizzava a ritirare i sacchi ordinari e speciali, ossia quelli contenenti denaro per il cui ritiro l’autista doveva firmare. L’affluenza sulla linea da Bolladore aumentò notevolmente dal 1946, dopo l’apertura del Villaggio Sanatoriale, iniziato nel 1932.⁽²³⁾ All’utilizzo del servizio di trasporto pubblico si aggiunsero i numerosi lavoratori del sanatorio.

Nel 1939 Carlo Perego si spense precocemente all’età di 57 anni, lasciando il vuoto nell’azienda proprio in un periodo difficile, poco prima dello scoppio del secondo conflitto mondiale. Nel testamento aveva destinato metà dell’eredità al figlio più piccolo Giancarlo che si ritrovò, allora quindicenne, alla guida, come unico titolare, dell’impresa automobilistica. Il tribunale di Sondrio nel 1940 designò la madre Gina Nazzari quale legale rappresentante del figlio minorenne alla direzione dell’azienda. Essa a sua volta, delegò il genero Piero De Mattè generale procuratore, *autorizzato a fare tutto quanto necessario per la gestione dell’azienda.*⁽²⁴⁾ Il nuovo procuratore ritenne importante creare collegamenti con il paese austriaco in cui era nato. Istituì infatti nel dopoguerra le linee Sondrio-Passo dello Stelvio-Passo Resia-Landeck-Innsbruck e Milano-

⁽²³⁾ Relativamente al Villaggio sanatoriale, si veda S. Rossattini, *Un villaggio straordinario: Villaggio Morelli, il più grande Sanatorio d’Europa. Idea e ideali fra Medicina, Storia e Natura*, Bergamo 2002, L. BONESIO-D. DEL CURTO, *Il Villaggio Morelli*, Correggio 2011.

⁽²⁴⁾ G. GARBELLINI, p. 66.

Passo dello Stelvio-Merano-Bolzano, quest'ultima gestita in comune con la Società Automobilistica Dolomiti di Cortina d'Ampezzo (SAD⁽²⁵⁾). Fra i suoi compiti vi era quello di verificare il regolare svolgimento dei servizi; spesso si aggirava fra gli autobus controllando che fossero puliti e in ordine e che gli autisti portassero regolarmente la divisa obbligatoria, che allora comprendeva anche il cappello e la cravatta. Qualsiasi problema veniva annotato sul suo pacchetto di sigarette. Il De Mattè cessò l'attività presso la Perego nel 1945 e venne sostituito, per decisione della signora Nazzari, dal ragioniere Leone Mambretti. Nel 1944 la denominazione dell'azienda da *Ditta Fratelli Perego* divenne *Impresa Automobilistica Perego di Giancarlo Perego fu Carlo*. Nel 1946 il diciannovenne Giancarlo poté finalmente prendere di persona le redini della ditta lasciatagli dal padre: *venne autorizzato il minore emancipato Perego Giancarlo ad esercitare l'Azienda trasporti automobilistici... e a compiere tutti gli atti eccedenti l'ordinaria amministrazione*.⁽²⁶⁾

L'inizio della seconda guerra mondiale causò non pochi problemi nella gestione del servizio automobilistico; parte del personale fu chiamato alle armi, una dozzina di mezzi fu requisita dall'autorità militare a scopo bellico, divenne sempre più difficile reperire carburante e pezzi di ricambio. Con gli autobus ormai fermi a causa della mancanza di carburante, l'unico mezzo ormai rimasto in circolazione era la filocorriera sulla tratta Tirano-Bormio. Il modello, di costruzione Viberti⁽²⁷⁾ a 38 posti (il più piccolo costruito dalla casa torinese), entrato in servizio nel 1942 in forza di un accordo fra la Perego e AEM di Milano, era costituito da un filocarro adibito a trasporto persone e da un rimorchio di autobus. Disponeva di un asse posteriore sterzante (da qui la denominazione "a volta corretta"), tecnologia sperimentata dalle forze armate e diventata specialità della *Viberti*, volta a ridurre l'ingombro in manovra della carreggiata. Alcune fotografie e testimonianze raccontano dell'esistenza di altre due filocorriere derivate dal telaio dei filocarri con capacità 28 posti, tuttavia mai entrate in funzione per il trasporto pubblico, molto probabilmente usate solo per il trasporto delle maestranze a *Digapoli*. Nel 1947 l'AEM rilevò dall'ATM (Azienda Tranviaria Municipale di Milano), due filobus a tre assi, con telaio *Alfa Romeo*, carrozzato *Macchi*. Le due filocorriere furono impegnate sulla linea Tirano-Bormio al posto del complesso filocarro più rimorchio. I due mezzi rimasero operativi fino al 1949, quando le vetture rientrarono a Milano. La filovia fu costruita nel 1940 dall'AEM, per la costruzione della diga nella Valle di Fraele. I filocarri partivano da Tirano, dove arrivavano i treni carichi

(25) La SAD S.p.A/AG (Società Autobus Alto Adige, ted. Südtiroler Autobus Dienst AG, già Società Automobilistica Dolomiti) è la maggiore società concessionaria per il trasporto pubblico extraurbano dell'Alto Adige e urbano di alcuni centri della provincia.

(26) Decreto del 5 aprile 1946 della Camera di Consiglio del Tribunale di Sondrio.

(27) Azienda fondata nel 1922 dal Cavaliere del Lavoro Candido Viberti a Torino, cominciò subito a collaborare con la Fiat nell'allestimento di autobus.

di materiale utile alla costruzione e, percorrendo la Statale 38, trasportavano il cemento contenuto in enormi bidoni al villaggio di *Digapoli*.

Dal 1943, con la presenza delle truppe tedesche, la situazione andò peggiorando. L'Automobilistica Perego in quel periodo subì parecchi danni: l'albergo al Passo dello Stelvio fu occupato dai soldati tedeschi, e si registrarono danni agli arredi e alla struttura; il palazzo di piazza Marinoni subì danneggiamenti in seguito a un bombardamento aereo, un camion appartenente alla ditta fu colpito dai fuochi d'artiglieria in Val di Non, ma l'autista riuscì fortunatamente a mettersi in salvo.

I tedeschi, inoltre, la prima domenica del settembre del 1943 sequestrarono l'officina e i mezzi della Perego, con lo scopo di utilizzarli per proprio uso. Patteggiando, Giancarlo ottenne la possibilità di mantenere attivo il suo servizio di trasporto pubblico.

Il cav. Giancarlo Perego ricorda due aneddoti risalenti a quel difficile periodo: il primo si riferisce a quando i fascisti requisirono un autobus da circa 30-40 posti per portare le truppe a Mazzo ove era previsto un rastrellamento di partigiani. Per la guida del mezzo si offrì un ragazzo di Lodi, appartenente alle Brigate Nere, contrario all'operazione. La notte prima della partenza andò in officina e seguì un semiasse, per poi risalirlo leggermente. Giunti a destinazione, scesi i militari dall'autobus, l'autista, nel compiere una manovra leggermente brusca per girare, ruppe il semiasse vanificando così l'obbiettivo dei fascisti. L'altro episodio è relativo a quando i fascisti della Legione *Ettore Muti*, volendosi recare dall'Aprica a Sondrio, richiesero due autobus. Uno di essi a Poggiridenti subì un guasto. I fascisti, pensando a un sabotaggio, portarono Giancarlo in Questura a Sondrio, ma qui, fortunatamente, il questore Mario Canessa gli concede il rientro a casa. Nell'aprile dell'anno successivo i tedeschi, abbandonando Tirano per tornare in Germania, portarono con sé quasi tutti gli autobus. Giancarlo dovette allora girovagare in tutta Italia in cerca di altri autobus, per lo più già usati.

Forte della collaborazione di De Mattè, del direttore amministrativo Ermanno Bolognesi e del responsabile di direzione del personale Angelo Pruneri, egli riuscì a risollevare le sorti dell'impresa.

Intorno agli anni Cinquanta la ripresa fu favorita dall'incremento del turismo invernale e estivo. È il periodo inoltre nel quale iniziano le prime *gite d'istruzione*. La ditta conta 8 impiegati, 26 autisti e 21 addetti all'officina, con officine e garage dislocati su tutto il territorio dell'Alta Valtellina. Giancarlo Perego presta particolare attenzione ai suoi clienti, introducendo abbonamenti a tariffa ridotta per i viaggiatori abituali. Nel 1947 "il principale" sposò la moglie Mery, che rimase al suo fianco per quasi settanta anni, non lavorò direttamente in azienda, ma ebbe un importantissimo ruolo di supporto e di collante per l'intera famiglia. Nello stesso anno si tiene l'inaugurazione dell'autolinea giornaliera St. Moritz-Tirano-Passo Tonale-Trento, e la Milano-Bagni di



L'autista Toscanino di Sondalo

Bormio in collaborazione con FAV (Ferrovia Alta Valtellina) e l'INT (Istituto Nazionale Trasporti) di Roma. Nel 1949 viene istituita in collaborazione con la SALVI di Como l'autolinea Varese-Como-Bormio e con la FAV la Milano-Aprica. Dal 1950 partirono la linea estiva Milano-Merano-Bolzano attraverso il Passo Stelvio, e la Tirano-Edolo-Brescia in collaborazione con la SAIA di Brescia; nel 1953 vengono inaugurate la Sondrio-Passo Stelvio-Innsbruck e la St. Moritz-Tirano-Trento-Padova-Venezia. Lo Stelvio, con l'inaugurazione di nuove linee, è sempre più crocevia di autobus provenienti da Svizzera (Autopostale), Germania (D.B.P.) e Tirolo (S.A.D.). I vari autisti spesso si ritrovavano insieme e si recavano a pranzare all'Hotel Perego. Nel 1952 fu inaugurata la linea urbana Madonna di Tirano-Valico di Piattamala, nonostante

il parere contrario delle Ferrovie Retiche che rilevarono una diminuzione di clientela a bordo dei loro treni che percorrevano il medesimo tragitto.

Perego ormai spaziava su tutta l'Alta Valtellina, raggiungendo Livigno anche durante la stagione invernale, percorrendo una strada che a quei tempi era ancora sterrata e tortuosa. Offriva inoltre il servizio di trasporto pubblico Grosio-Ravoledo-Fusino. In questo periodo gli autobus che circolavano erano per lo più gli *Alfa Romeo 450, 800 e 900 Bianchi*, gli *OM Tigrotto e Leoncino*, assieme ai mezzi più vecchi, quali i *Lancia Pentajota, Esatau, Omicron*, gli *Isotta Fraschini D65 e D80*, i vecchi *Fiat* fra cui il *626*. Proprio le *OM* conferirono alla Perego alcuni premi, grazie all'acquisto di numerosi automezzi.

Nel 1961, Perego ritira dalla famiglia Praolini il pacchetto azionario della "Società Autotrasporti Sondrio-Chiesa", costituita il 1/4/1922 con autorizzazione dell'Ispektorato Generale delle Ferrovie, Tramvie ed Automobili per l'esercizio della linea che partiva da Sondrio e arrivava a Chiesa in Val Malenco. *L'Impresa era tenuta a disporre di n. 1 autobus e doveva effettuare almeno una coppia di corse giornaliere, velocità massima 30 km orari con limitazione a 15 km l'ora nell'attraversamento dei centri abitati.* La famiglia Perego ampliò notevolmente il raggio d'azione ottenendo le concessioni per le linee Sondrio-Chiesa-Francia, Sondrio-Chiesa-Caspoggio, Sondrio-Spria e per i servizi estivi Sondrio-Chiareggio e Chiesa-Primolo. Il 1962 è l'anno dell'inaugurazione delle linee interregionali Valtellina-Riviera Adriatica e più tardi della Bormio-Sanremo. Sulla prima veniva inizialmente impiegato un *OM Leoncino*: undici ore per la percorrenza della linea Bormio-Sondrio-Rimini-Cattolica-Gabicce Mare.

Oltre alle autolinee, la Perego si cimentò nella gestione di altri esercizi; in unione alla già attiva *Perego Express* fondata nel 1958, come prima agenzia di viaggi della Valtellina, nel 1961 nacque la *Perego Auto*, concessionaria di automobili. Lo stesso anno, con delibera comunale del 12 maggio, si rileva dalla ditta Raffaele Partesana, il servizio urbano che collegava le frazioni del comune di Sondalo (Le Prese, Mondadizza, Grailé), con l'Ospedale, e la linea Bolladore-Villaggio sanatoriale. La linea si concludeva a Frontale. Le prime corriere qui impegnate su questa linea furono la *Fiat 626* e poi l'*Alfa Romeo 450*. Sempre in questi anni, per favorire il trasporto degli scolari fu sperimentata la linea Sondalo-Fumero. Non era semplice percorrere la strada ancora sterrata verso Frontale, soprattutto d'inverno, in un'epoca in cui gli spazzaneve erano rari e poco efficienti e le catene erano soggette a frequenti rotture. Si racconta che gli autisti tenessero sempre a disposizione una pinza; nel caso di rottura di una catena, l'adoperavano per tagliare un pezzo del filo spinato che delimitava la strada per utilizzarlo nella riparazione della parte rotta. Spesso, in caso di abbondanti nevicate, non si riusciva a raggiungere Frontale, ma i passeggeri scendevano a piedi per raggiungere la corriera. Successivamente fu introdotto



Stemma della Ditta Perego. L'origine del simbolo della Perego non è ben certa, infatti appare in alcune foto degli anni Venti, ma non si sa con certezza se fosse già stato adottato nel 1914 con la fondazione dell'impresa. In esso è rappresentata una ruota con disco che richiama quelli a raggi, con al centro un'aquila, simbolo delle Alpi e di potere. Un'altra ipotesi sarebbe che, non essendo sicuro l'anno d'origine, l'aquila sia stata scelta come simbolo dovuta da una presunta imposizione del Regime Fascista. Immagini d'epoca dello stemma con l'aquila che trattiene tra gli artigli il fascio littorio

un cambiamento degli orari di lavoro, con dei turni che non prevedevano più gli autisti distribuiti a zone e impiegati tutto il giorno sulla medesima tratta, ma su percorsi diversi; per questo, la linea che serviva Frontale iniziò a partire da Bolladore.

Nel corso degli anni Sessanta, la Perego collaborò con il Giro d'Italia, seguendolo lungo la penisola. Il ragioniere Adolfo Gambini, funzionario della *Gazzetta dello Sport* seguì con partecipazione questo evento sportivo e collaborò fattivamente con l'azienda Perego.

Vennero attivate stazioni di servizio con distributori di benzina a Bormio presso l'autostazione, nella quale era stato aperto da poco un bar-ristorante e a Tirano in Piazza Marinoni, dove era presente anche la pesa pubblica. La Ditta era anche impegnata nel trasporto, in provincia, di materiale edile, legname, bombole di ossigeno per gli ospedali e bombole di gas casalingo. Tale servizio sostituì gradatamente l'attività portata avanti sino ad allora dal signor De Campo Luigi, *Mütin*, che, con carro trainato da cavallo, consegnava a domicilio collettame e merci nel territorio del comune di Tirano.

Se negli anni successivi al secondo conflitto mondiale si ebbe il cosiddetto *miracolo economico italiano*, si registrò anche un consistente sviluppo tecnologico. In particolar modo assunse importanza il settore meccanico,

incentivato dalla continua crescita dei salari e del reddito netto che favorirono il diffondersi dei beni di consumo durevoli, quali elettrodomestici e automobili. Proprio l'aumento del potere d'acquisto delle famiglie fece sì che l'automobile diventò un bene accessibile a più persone. Tutto ciò comportò un progressivo calo di utenza del trasporto pubblico, per altro aggravato dalla scarsità di supporto e di incentivi. In Valtellina, tuttavia, la crisi non provocò gravi disagi, ma il mondo del trasporto pubblicò subì enormi trasformazioni. Una di queste fu il passaggio della gestione della tratta ferroviaria Sondrio-Tirano, in concessione dal 1899 dalla FAV alle Ferrovie dello Stato. Nel 1971, alcune tratte del Chiavennasco, sempre gestite dalla FAV, furono trasferite all'INT (Istituto Nazionale Trasporti), ma presto abbandonate dallo stesso a causa del suo ritiro dalla Provincia di Sondrio.

La gestione del trasporto pubblico passò, nel 1970, dallo Stato alle Regioni. In questo quadro caratterizzato dall'inefficienza degli organi predisposti, l'Amministrazione Provinciale, le Comunità Montane di Valtellina e Valchiavenna e tutti i Comuni della Provincia di Sondrio istituirono nel 1974 il *Consorzio Trasporti Pubblici della Provincia di Sondrio*, a cui seguì l'istituzione di *un'azienda unica di bacino*, con partecipazione pubblica al 51%.⁽²⁸⁾ la Regione doveva garantire per la Provincia di Sondrio, *un intervento finanziario commisurato alla realtà geografica e orografica ed alle particolari esigenze del territorio.*⁽²⁹⁾

All'inizio degli anni Novanta entrò in azienda il figlio Carlo Perego, già impegnato precedentemente nella gestione della pesa pubblica e nella gestione del ristorante di Bormio. Nel 1979, dopo il conseguimento della patente D, operò alla guida degli autobus. Ben presto si occupò della gestione del personale e dell'organizzazione dei servizi, per poi ampliare man mano il suo raggio d'azione. Rivolse particolare attenzione al rinnovo del parco autobus. I vecchi *chassis* vennero soppiantati dai più moderni autobus a telaio autoportante, cioè unito alla scocca. Iniziarono ad entrare in azienda mezzi delle più importanti case costruttrici italiane e straniere. Negli anni Novanta lo scenario del trasporto turistico cambiò ulteriormente. Da una parte ci fu un incremento della richiesta di viaggi turistici in Italia e all'estero, dall'altra il trasporto locale subì un calo. Alcune figure all'interno delle aziende, come i bigliettai che sino a quel momento si erano occupati dei biglietti e della pulizia dei mezzi scomparvero, anche a causa delle nuove norme contrattuali che non prevedevano più queste figure professionali. Ne conseguì quindi una riduzione del personale.

Per motivi organizzativi gli uffici, officine e garage dell'azienda furono trasferiti dallo stabile di piazza Marinoni in altre sedi: gli uffici ebbero una

⁽²⁸⁾ G. GARBELLINI, p. 108.

⁽²⁹⁾ G. GARBELLINI, p. 108.

nuova sede nel palazzo in piazza delle Stazioni, mentre officine e garage furono dislocati nel capannone di Via Enrico Fermi. Fino ad allora i mezzi adibiti al trasporto di linea venivano utilizzati molto spesso anche per i servizi da noleggio, grazie ai permessi di “fuori linea” rilasciati dalla Motorizzazione Civile, poi ci fu un cambiamento: *per gli autobus urbani si utilizzò il colore arancione, per gli interurbani l’azzurro, per gli autobus granturismo adibiti al trasporto interregionale di linea i colori grigio e azzurro e per gli autobus da noleggio con conducente (NCC) qualsiasi colorazione diversa dalle precedenti.*⁽³⁰⁾ Oggi l’Automobilistica Perego conta circa sessanta dipendenti fra autisti, meccanici e impiegati e un parco mezzi di circa settanta autobus, fra i quali circa quindici adibiti al noleggio con conducente. In questi ultimi anni sono entrati in azienda i membri della quarta generazione: dapprima Vittorio, figlio di Giordano responsabile della Perego Auto, e successivamente di Nicolò, figlio di Carlo.

Il 24 maggio 2014 a Tirano è stato festeggiato il centenario dell’azienda. Si è tenuta una conferenza con gli interventi del presidente cav. Giancarlo Perego, del figlio Carlo, dell’ingegnere Carlo Zubiani e dell’ex sindaco di Tirano Pietro Del Simone, seguiti dalla presentazione del libro *Un secolo di viaggi con la Perego* di Gianluigi Garbellini. In Piazza Marinoni sono stati esposti alcuni mezzi d’epoca, fra cui il leggendario *Lancia Pentajota*, restaurato per l’occasione, un *Fiat 306 Cameri*, un *OM Tigrotto*, Il *Setra S210H* ancora in circolazione e l’*Alfa Romeo Ardea*, oltre al nuovo *Irizar i4*, con livrea del centenario. Nel palazzo retrostante la piazza, al piano terra nel locale ex sede degli uffici, è stata allestita una piccola mostra con foto d’epoca, vecchi orari, oggetti utilizzati un tempo negli uffici e nelle biglietterie. La cerimonia ha sì celebrato il centenario, ma ha reso anche onore ad un’azienda che ha contribuito allo sviluppo della nostra valle, grazie alla tenacia e all’avvedutezza delle personalità che l’hanno guidata e al prezioso contributo offerto da tutto il personale che ha reso l’azienda *una grande famiglia*.

⁽³⁰⁾ Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.