

STORIA DI LIVIGNO E TREPALLE IN PILLOLE

1187: primo documento in cui viene citato il feudo di Livigno

Il nome di **Livigno** compare per la prima volta in un documento redatto nel 1187: “*de duabus alpibus iacentibus in territorio de Burmio, que dicuntur Vinee ed Vineole*”.

La valle di **Livigno**, composta da “*Vinee et Vineole*”, apparteneva al Vescovo di Como e nel 1187 venne infeudata ai Venosta.

Con il nome di *Vinee* si intendeva la piana di Blesaccia, mentre *Vineole*, o anche Livignolo, denominazione caduta in disuso, si riferiva alla parte meridionale della valle (l'attuale Alpe del Vago e, in particolare, le valli della Forcola e di Orsera).

Cit. *Dizionario etimologico-etnografico dei dialetti di Livigno e Trepalle; Storia di Livigno: dal medioevo al 1797*.

1325: la proprietà di Livigno passa dal Vescovo di Como al contado di Bormio

I Venosta, dominavano ormai Livigno da più di 200 anni. Essi erano feudatari del Vescovo di Como, ma allo stesso tempo avvocati del vescovo di Coira, al quale era infeudato il contado di Bormio.

Nel 1325 il contado, sfruttando la crisi interna della famiglia e la contorta situazione fra i due vescovi, riuscì a usurpare i domini livignaschi, formalizzando la loro cessione l'8 febbraio dello stesso anno: “*investe il comune dei prati e dei pascoli di Livignolo, Blesaccia, Federia*”.

È certo che Livigno non avesse energie e forze per opporsi alla vigorosa stretta di Bormio, con cui non aveva grandi rapporti. Si trovò così assoggettato all'ordinamento giuridico bormino, senza però essere rappresentato negli organi preposti al governo e all'amministrazione.

Cit. *Storia di Livigno: dal medioevo al 1797; Livigno: una storia che viene da lontano*.

1332: prime notizie storiche del forno per la produzione del ferro

L'economia di Livigno, durante il Medioevo, si basava prevalentemente sull'allevamento. A partire dal 1332 questo venne affiancato da un'altra importante attività destinata ad avere grande rilevanza nel corso dei due secoli successivi: la produzione e la lavorazione del ferro.

Fu probabilmente l'interesse per lo sfruttamento dei giacimenti ferrosi del monte detto *Cassa del ferro* a spingere il comune di Bormio a voler possedere la vallata. La fusione del ferro necessitava di grandi quantità di legna da ardere, quindi di ingenti risorse boschive da sfruttare. Le concessioni di taglio venivano rilasciate da Bormio ai gestori del forno e su questo Livigno cercava di porre una certa resistenza. I primi sintomi di crisi della metallurgia si avvisarono proprio a causa di una carenza di legnami da carbone: il 1497 segna l'ultimo contratto di affitto decennale del forno.

Cit. *Storia di Livigno: dal medioevo al 1797*.

1538: Livigno si appella ai governanti Grigioni per ottenere una maggiore indipendenza dal contado di Bormio

A un fatto avvenuto nel 1538 vengono fatte risalire le origini del privilegio della extradoganalità di Livigno. E' infatti in questo anno che Livigno, non avendo avuto risposta dal consiglio di Bormio, si appella ai governanti Grigioni, divenuti nel frattempo signori della Valtellina, per ottenere una maggiore indipendenza nella gestione dei pascoli.

Viene concessa così una più ampia libertà nel disporre dei propri alpeggi e nell'acquisto del bestiame, attività precluse alle altre vicinanze. Inoltre viene garantita l'esenzione da alcune imposizioni che fino a quel momento avevano gravato sulla pastorizia e sull'allevamento.

Cit. *Livigno e l'Europa “Il territorio extradoganale di Livigno nell'ambito della Comunità europea”*.

1635: scontro tra le truppe imperiali stanziato nella valle di Livigno e quelle francesi giunte dal passo Cassana condotte dal duca di Rohan

Nel 1635 accadde un curioso episodio durante la drammatica "guerra di Valtellina": teatro di battaglia tra le diverse potenze europee per il controllo del territorio.

A Livigno si accampò l'esercito imperiale spagnolo di 8000 uomini che saccheggiò la valle. Nella notte tra il 26 e il 27 giugno, dal passo Cassana, scese anche il duca di Rohan con soli 4500 uomini francesi. L'esercito, per spaventare gli occupanti, ricorse a uno stratagemma: gli uomini si travestirono con le lunghe tonache bianche dei confratelli e raggiunsero il sagrato attorno alla chiesa di S. Maria. Gli spagnoli, a quella vista, gridarono: «*noi combattiamo con i fanti e non con i santi!*» e fuggirono, rincorsi da *i mōrt fin sotto li Osc'aria*.

Glikerio Longa racconta di come anche gli abitanti di Livigno credettero che i combattenti fossero davvero le anime dei defunti. La memoria dell'episodio è ancora viva tanto da essere stata rappresentata nel graffito sulla parete di fondo della sala consiliare del municipio di Livigno.

Cit. *Livigno: una storia che viene da lontano; Usi e costumi del Bormiese*.

1797: riorganizzazione dei terreni di Bormio sotto la Rep. Cisalpina: Livigno diviene comune

Il 29 giugno 1797 Napoleone Bonaparte fondava la Repubblica Cisalpina e il 17 ottobre, con il trattato di Campoformio, veniva annessa anche la Valtellina e i contadi di Chiavenna e Bormio, decretando la fine del dominio grigionese. L'ex contado di Bormio, dovendo seguire i principi dettati dalla legge sulle amministrazioni comunali, venne diviso in cinque circoscrizioni amministrative autonome dette "comuni".

Livigno divenne così un comune autonomo, dopo ben quattro secoli di assoggettamento.

Il passaggio fu un po' tormentato perché Livigno si trovò catapultato in un nuovo assetto amministrativo e fece molta fatica ad entrare nell'ottica dell'organizzazione comunale.

Inoltre la Repubblica non riconobbe subito la particolare franchigia goduta precedentemente e questo fatto destò malcontento generale.

Cit. *Storia di Livigno: dal 1798 al 1960*

1799: Trepalle si stacca da Pedenosso e viene unita a Livigno

L'amministrazione dipartimentale in Sondrio stabilisce la riorganizzazione territoriale di ciascun comune: quella di Livigno fu formata unendo la contrada e le valli di Trepalle in base a criteri di natura prettamente geografica ed orografica.

"Trepalle era allora un villaggetto di cento abitanti, molto rustico e assai povero a causa del clima, della rarità di buoni prati, della mancanza di pascoli per il bestiame autoctono (essendo quelli migliori di proprietà dell'ex Terra Maestra, o dell'ex comune di Bormio) e dell'insufficienza di legname causata dalla quasi totale scomparsa del manto boschivo". Dal 1783 la frazione faceva parte di Pedenosso, alla quale era stato legato anche per le faccende religiose e di culto. I rapporti tra i due paesi però non erano dei migliori a causa della spartizione dei pochi pascoli, degli oneri e delle spettanze reciproche, in merito soprattutto al mantenimento delle strade e dei ponti.

Nel 1796 lo stato di continua tensione convinse Pedenosso a chiedere a Trepalle la separazione, ma questa non andò in porto perché non risultava conveniente. L'unione durò però ancora per poco, infatti dal 1799 Trepalle risulta parte integrale del comune di Livigno, anche se fino al 1812 rimase unito a Pedenosso per la riscossione dell'imposta fondiaria.

Cit. *Storia di Livigno: dal 1798 al 1960*

1801: Il regime napoleonico stabilisce l'arretramento della linea daziaria rispetto al confine politico per un semplice calcolo di convenienza

Tra il 1799 e il 1800 il territorio lombardo fu sottomesso al dominio asburgico e solo dopo 13 mesi di occupazione l'armata francese riuscì a riconquistare gran parte dei propri territori. Si ricostituì così la Repubblica Cisalpina assoggettando tutti i cittadini allo stesso regime di trattamento giuridico. Risale al 2 settembre 1801 la stipula della prima convenzione sotto il regime napoleonico,

tramite la Regulatoria di finanza di Morbegno. Quest'ultima riconosceva alla popolazione di Livigno e Trepalle la possibilità di importare ed esportare da e verso il vicino Tirolo, senza pagare i diritti doganali, quanto fosse necessario alla sussistenza, ritenendo «detto Comune staccato, agli effetti daziari, dal restante territorio della Repubblica».

Tutto ciò derivò esclusivamente da un calcolo di pura utilità, infatti ci sarebbero stati maggiori costi di impianto e di gestione del servizio di dogana rispetto al profitto, calcolando che le Ricettorie da installare ai valichi avrebbero dovuto essere almeno tre (Forcola, Gallo e Cassana).

Risultò così più conveniente spostare la linea daziaria rispetto a quella del confine politico.

Cit. *Storia di Livigno: dal 1798 al 1960; Livigno e l'Europa "Il territorio extradoganale di Livigno nell'ambito della Comunità europea"*.

1819: sotto la dominazione asburgica viene redatto un nuovo contratto in tema di franchigie e prodotti

Nel 1815 finì l'Impero napoleonico e il 7 aprile, con il Congresso di Vienna, fu istituito il Regno Lombardo Veneto, dipendente dall'Impero austriaco.

Con la nuova suddivisione territoriale (12 febbraio 1816) la provincia di Sondrio fu divisa inizialmente in sette distretti, ognuno composto dai rispettivi comuni. In particolare il distretto Bormiese fu sminuzzato in nove comuni e tra questi fu riconosciuto il comune di Livigno con Trepalle.

L'atteggiamento iniziale delle autorità austriache fu oscillante verso i privilegi accordati dal cessato governo e solo nel 1818 dispose la stipula di un contratto per l'applicazione dei diritti di privativa.

La nuova convenzione, firmata nel 1819, introdusse come importantissimo elemento di novità il riconoscimento della "esenzione dall'acquisto di generi di privativa, cioè sale, tabacco e polvere da sparo".

Come corrispettivo di tali concessioni, il comune accettò di versare all'erario statale un canone annuo di 500 lire e l'Imperial Regio si riservò il diritto di determinare con precisione la linea del confine daziario e l'adozione delle misure necessarie a difendere l'interesse dello Stato. Nello specifico, le merci dovevano essere accompagnate da bollette attestanti l'origine livignasca o trepallina per prevenire il contrabbando.

Cit. *Storia di Livigno: dal 1798 al 1960*.

1825: Il Governo austriaco conferma le esenzioni dai diritti doganali e dai dazi sui generi di privativa, come sale e tabacco

Dopo la prima convenzione del 1801 e la seconda del 1819, nel febbraio del 1825 la Reale Intendenza Austriaca del Regno Lombardo Veneto sottoscrisse con il Comune di Livigno una terza convenzione in cui si riconosceva alla popolazione locale l'esenzione daziaria sui generi di privativa e l'esenzione dai diritti doganali, con il relativo permesso di importare dall'estero la merce necessaria alla propria sussistenza, ed eventualmente esportare al di fuori dei propri confini i pochi prodotti che poteva dare un'economia basata sulla pastorizia e l'allevamento del bestiame.

La convenzione del 1825 fu confermata dal Governo austriaco in tre riprese: nel 1829, nel 1840 e nel 1857.

Cit. *Livigno e l'Europa "Il territorio extradoganale di Livigno nell'ambito della Comunità europea"*.

1856: convenzione per tutela e sorveglianza del fiume contro le alluvioni

A causa delle diverse alluvioni dell'ultimo secolo, gli abitanti di Livigno cominciarono a intervenire con lavori di rinforzo sugli argini del fiume Spöl, utilizzando *li cipéda*.

La prima "Convenzione vicinale sulla sistemazione delle acque per Livigno" venne stipulata l'8 giugno del 1856, in seguito alla disastrosa alluvione avvenuta l'anno prima e fu ratificata solo dai proprietari dei fondi posti lungo il bacino dello Spöl. Il 28 aprile 1857 la delegazione provinciale riconobbe l'elezione dei "deputati alle acque" e lo stesso giorno, il consiglio comunale, approvò la

convenzione “in quanto può essere a carico del comune sostenere la spesa derivante dalla costruzione delle opere di arginatura”.

Non ci si limitò solo a bonificare il fiume e a rinforzare le cippate, in alcuni casi si intervenne anche variando l'alveo del torrente e perfino il governatore Luigi Torelli riconobbe i risultati ottenuti. La conferma dell'impeccabilità dei lavori ci fu nel 1868, quando per una tremenda piena, non si riscontrarono danni. In seguito a queste positive considerazioni, i proprietari di Viera, San Rocco-Palipert si aggregarono al neonato “Consorzio dello Spöl” e nel 1872, si aggiunsero anche i proprietari dei fondi in prossimità dell'acqua di Federia.

Cit. *Storia di Livigno: dal 1798 al 1960*.

1857: La nuova convenzione istituisce una sorta di regime di extraterritorialità doganale, a condizione che il Comune versasse un contributo annuale di trecento lire austriache

La convenzione del 1857, salvo disdetta, era rinnovabile ogni tre anni. Il presupposto era il versamento di un contributo annuale di 300 lire austriache, poi modificate il 300 lire italiane quando la Lombardia fu incorporata nel regno d'Italia e il governo italiano stabilì che la convenzione del 1857 rimanesse in vigore.

In definitiva, alla fine dell'Ottocento, Livigno non era ancora territorio extradoganale ai sensi della legge italiana, ma paradossalmente continuava a godere dei privilegi che gli erano stati concessi, anni prima, dal Governo austriaco.

A questo proposito, ecco alcuni passi della relazione presentata dal Ministro delle Finanze Arlotta alla Camera dei Deputati, nel 1910:

Onorevoli colleghi. Livigno, a 1816 metri sul livello del mare, è la più alta residenza municipale che abbia l'Italia. La grande catena alpina separa questo paese dal resto della Nazione e il fiume Spöl, che traversa la vallata va a gettarsi nel Danubio. Le comunicazioni di questo estremo lembo della Patria nostra sono tutte verso la Svizzera e l'Austria: per venire invece a Bormio, capoluogo del Mandamento, occorre una giornata di viaggio per difficili sentieri che salgono fino a 2300 metri [...]

È solo prodotto paesano il fieno che si taglia una volta all'anno, così che sola industria, se tale si può chiamare, è l'allevamento del bestiame che viene venduto poi sui mercati della Valtellina: ma per recarsi a questi mercati italiani gli abitanti di Livigno debbono passare per la dogana nostra, sottostando a tutte le imposizioni che essa prescrive.[...].

Questa eccezionale condizione topografica indusse l'Austria a stipulare con quel Comune una Convenzione in virtù della quale, mediante il tenue canone di austriache lire 300, pari a lire 239,25 di nostra moneta, lo si dichiarava fuori della linea doganale, esonerandolo altresì da dazio consumo e dalla privativa sul sale e sul tabacco e concedendogli, inoltre, facoltà di trasportare dal proprio territorio nel Regno, e viceversa, alcuni determinati prodotti in esenzione dai diritti di entrata e di uscita. La Convenzione, tacitamente rinnovabile ogni triennio, è tuttora in vigore.

Cit. *Livigno e l'Europa “Il territorio extradoganale di Livigno nell'ambito della Comunità europea”*.

1910: Il Governo italiano, con la legge n. 516, dichiara formalmente il Comune di Livigno fuori della linea doganale, riconoscendo gli antichi privilegi

Il governo italiano, il 17 luglio 1910, con la legge n. 516, dichiarò formalmente il Comune di Livigno fuori della linea doganale ed estese la franchigia al dazio di consumo e ai generi di privativa dello Stato (articolo 1).

L'articolo 2 concesse ai livignaschi di importare nel territorio doganale nazionale, in esenzione dai diritti stessi, *“gli animali nati o allevati nel Comune e gli altri prodotti indicati nell'annessa tabella”*, tra i quali *“lana di panno greggio, pelli crude, formaggio, burro, cacciagione di ogni specie, rape, carne fresca e secca, rottami di rame e bronzo”*.

L'articolo 3 stabilì che si sarebbe proceduto a delimitare il territorio extradoganale e si sarebbero stabilite *“le norme e le cautele cui è subordinato il godimento della concessione”*.

Con solo 3 articoli, la legge n. 516 rappresentò per la Comunità di Livigno il formale riconoscimento, da parte del legislatore italiano, di quegli stessi privilegi che le furono accordati dal Governo austriaco.

Il Ministro delle Finanze Arlotta promosse la suddetta legge, fortemente voluta dal Ministro Credaro e fece notare che *“senza il riconoscimento della zona extradoganale il Governo avrebbe incontrato difficoltà con l'istituzione di tre o quattro nuovi uffici di dogana al Passo della Forcola, al Passo Cassana, al Ponte del Gallo e forse altri dato che il Comune è più aperto verso la Svizzera che l'Italia”*.

Cit. *Livigno e l'Europa “Il territorio extradoganale di Livigno nell'ambito della Comunità europea”*.

1914: inaugurata la nuova strada del Foscagno

Tramite la legge 4613 lo Stato impose ai comuni l'obbligo di costruire e sistemare le strade che erano necessarie per porre in comunicazione un comune con i comuni vicini. La via dei Dossi, che collegava Livigno alla Valdidentro (seconda la legge, il comune più vicino), era all'epoca una mulattiera appena cavalcabile, lunga 35 km, che necessitava di interventi ricostruttivi e di parecchie modifiche di percorso.

Tuttavia, era meno importante rispetto alla via di Poschiavo, comunemente usata per i flussi mercantili; proprio per questo venne prima costruita e adeguata la strada della Forcola (1861-1868). Successivamente, sia nel 1869 che nel 1873, il consiglio comunale di Livigno deliberò di progettare la sistemazione della via dei Dossi, ma l'esecuzione risultò troppo onerosa.

Nel 1908 fu presentato quindi un progetto di nazionalizzazione della strada: così facendo le spese sarebbero state a carico dello Stato. Dopo molte resistenze, si trovò finalmente un appoggio nella figura del valtellinese Luigi Credaro, allora Ministro dell'Istruzione e nel 1910 la strada entrò nel piano regolatore della Provincia come *“carrozzabile”*. I primi sopralluoghi vennero eseguiti dal Genio Civile nel 1912, ma il lavoro venne poi affidato al Genio Militare: in un periodo di intensa preparazione bellica, era inevitabile che un collegamento strategico come la nuova strada del Foscagno rientrasse nell'amministrazione militare. I lavori procedettero velocemente: il 4 ottobre 1914 la nuova strada venne inaugurata in pompa magna, con l'arrivo di auto eleganti e personalità di spicco, tra cui lo stesso Luigi Credaro.

Cit. *Storia di Livigno: dal 1798 al 1960*

1924: inizio distribuzione energia elettrica

Il disegno di fondare una società di produzione e distribuzione dell'energia elettrica a Livigno risale al 1920: *“Onorevole consiglio comunale. La costituente società dimanda con umile istanza alla S.V. il permesso di poter usufruire dell'acqua delle Mine per uso impianto elettrico, nonché i diritti per canale e tubazione ed anche dell'area per una piccola centralina elettrica. In secondo luogo occorreranno un centinaio e più pali per il trasporto della medesima...”*

Il consiglio comunale ne discusse subito informalmente e l'anno seguente acconsentì a concedere il legname necessario alla fabbricazione dei pali. Venne poi richiesto, tramite il Genio Civile, il permesso di derivazione delle acque. La località della presa era stata nel frattempo spostata all'altezza del Brun-Restel, dove era presente un terreno che il comune avrebbe ceduto gratuitamente per la fabbricazione della centralina a condizione che la società idroelettrica fornisse gratuitamente l'energia necessaria all'illuminazione degli uffici comunali. Così, tra il 1922 e il

1924, la società portò a compimento le opere di scavo del canale, di costruzione della centralina e di impianto della linea.

Nel 1926 venne fatto il primo tentativo di illuminazione pubblica delle strade e, vista la “generale soddisfazione”, nel 1928 fu approvata una convenzione fra il comune e la società idroelettrica “mediante la quale veniva fornita l’energia idroelettrica per alimentare 25 lampade per un complessivo di 800 candele contemporaneamente nelle varie contrade del paese”.

Cit. *Storia di Livigno: dal 1798 al 1960*.

1945: schianto dell'aereo militare americano in Val delle Mine

Il crollo del regime fascista ebbe ripercussioni anche a Livigno: privato dalle forze nazifasciste, il 4 dicembre 1944, veniva occupato dal 3° battaglione della Brigata partigiana “Stelvio”.

La valle infatti servì come base per l’organizzazione dell’operazione “Spokane”, ideata dagli angloamericani allo scopo di assicurare rifornimenti di viveri ed armi ai partigiani operanti in Alta Valtellina.

I primi Alleati della missione americana furono paracadutati su Livigno il 4 marzo 1945.

In marzo ed in aprile gli aerei americani continuarono i lanci. Proprio durante uno di questi voli si verificò un incidente: un aereo tentò un atterraggio di fortuna, ma si schiantò in Val delle Mine.

In questa sciagura persero la vita dodici soldati americani che furono provvisoriamente sepolti nel piccolo cimitero di guerra posto sopra il Ponte di Bondi. *“Eccoli arrivare dal cielo, gli americani: orgogliosi, allegri, forti, sicuri di vincere e ristabilire la normalità [...]. Dopo il primo gruppo di Alleati, nel marzo del '45 ad arrivare dal cielo furono i rifornimenti. [...]*

Arrivarono altri venti, trenta paracadutisti e nell'aprile del '45 un aereo degli Alleati si schiantò contro la montagna, in val da li Mina. Dodici soldati morirono e furono seppelliti in zona. In estate, mi pare fosse luglio, gli americani portarono i loro compagni a riposare in pace in un cimitero di guerra nel nord Italia. Infine, finalmente, ci fu la Liberazione: 25 aprile 1945 secondo la data convenzionale. [...] Fu la fine di un incubo. Da Livigno sparirono tutti i ribelli”.

Cit. *Storia di Livigno: dal 1798 al 1960; Storia breve di un montanaro: autobiografia del livignasco Rocco Sertorio*.

1952: la strada del Foscagno viene resa transitabile in inverno

“Se è vero che tutte le strade portano a Roma, è altrettanto vero che nessuna strada portava a Livigno. Soprattutto d’inverno. E questa situazione durò fino al 1952.” *Nel 1951 le condizioni del drammatico isolamento invernale, in cui giaceva la valle, erano state rilevate al mondo dai tragici fatti al Doss, quando una valanga, abbattutasi sulle case, provocò sette vittime.*

Merito di Vittadini (un ingegnere sfollato da Milano a Livigno, insignito poi della cittadinanza onoraria) e del parroco di Trepalle, don Parenti (acceso sostenitore e promotore dell’iniziativa), fu di dimostrare che l’apertura invernale della strada poteva tradursi in realtà, se si fossero utilizzati appropriatamente i mezzi meccanici, usati già allora in altre località per rompere la coltre nevosa. Un prezioso alleato era allora Rocco Silvestri che conosceva bene il tragitto Valdidentro-Livigno. Il 22 novembre del 1952, Rocco partì da Semogo, tagliando la rotta della neve che superava i 2 metri, con uomini volontari e macchinari, tra questi una turbina Rolba fornitagli dal Vittadini. Dopo ben quattro giorni, percorsi i 26 km, arrivarono finalmente in paese: erano le ore 16 del 26 novembre. Rocco scrive: *“Le campane suonavano a festa come se Livigno fosse stato tolto da un pauroso assedio”.*

Cit. *Storia di Livigno: dal 1798 al 1960; Rocco Silvestri: una storia di Livigno*.

1960: arriva l'energia elettrica anche a Trepalle

Nel 1953 il consiglio comunale deliberò in favore del progetto di costruzione di un elettrodotto che, partendo dall’opera di presa di proprietà dell’A.E.M. di Milano, in località Foscagno, raggiungesse Livigno: *“l’opera è di estrema necessità ed è invocata da tutti gli amministratori; la frazione di Trepalle con i suoi 440 abitanti è tuttora sprovvista di energia elettrica: parimenti detta mancanza*

è sentita anche nelle restanti frazioni in quanto l'impianto di proprietà privata situato nella frazione capoluogo (Livigno) è assolutamente insufficiente e inadatto".

Nel 1957 con il neosindaco Vittadini, venne approvata la concessione per 29 anni del servizio di distribuzione dell'energia elettrica alla neonata S.p.A. Idroelettrica Livignese (la S.I.L) e sei mesi dopo, venne adottata una convenzione con l'A.E.M per la fornitura dell'energia. Finalmente, nel 1959, il consiglio comunale approvò lo stato finale dei lavori dell'elettrodotto e l'anno successivo sollecitò la S.I.L a presentare entro la fine di maggio un progetto per la sistemazione dell'erogazione energetica in frazione Trepalle poiché *"l'energia viene fornita con forti sbalzi di tensione a scapito delle apparecchiature, come più volte lamentato da diversi utenti"*. Nel corso della seduta del 1° luglio 1960 venne infine approvato il progetto per la distribuzione dell'energia elettrica a tutti i casolari di Trepalle.

Cit. *Storia di Livigno: dal 1798 al 1960.*

1971: inaugurazione della diga e della nuova strada di collegamento con la Svizzera

Il primo interesse per l'utilizzo delle acque del fiume Spöl a scopi idroelettrici fu manifestato dall'AEM che, nel 1942, inoltrò la domanda per deviare parte delle acque verso Cancano.

Essendo lo Spöl un fiume internazionale, la deviazione richiesta doveva essere approvata anche dalla Svizzera, a sua volta interessata all'utilizzo delle stesse.

Il progetto AEM del 1942, in pieno periodo bellico, non ebbe seguito e nel 1956 ne fu elaborato un altro. Considerato l'interesse dei due Stati, vennero intraprese trattative internazionali che si conclusero con la firma della Convenzione italo-svizzera, il 27 maggio 1957 a Berna: la Svizzera concedeva all'Italia di deviare parte delle acque dello Spöl verso il bacino idrografico dell'Adda; l'Italia a sua volta concedeva alla Svizzera di costruire un bacino di accumulazione nella valle del Gallo. A convenzione avvenuta l'AEM cominciò tempestivamente i lavori che si conclusero nel 1964. Mentre quelli per la costruzione della diga e la realizzazione del bacino artificiale del lago di Livigno cominciarono nel 1962 da parte della società EKW(Engadiner Kraftwerke) e terminarono nel 1970. La diga fu ufficialmente inaugurata il 26 agosto 1971. Per il trasporto dei materiali nella valle del Gallo venne costruita una galleria che attraversa il monte "Munt La Schera"; questa divenne poi la nuova strada di collegamento fra Livigno e la Svizzera.

Cit. *Storia di Livigno: dal 1798 al 1960; Storia antica e moderna del Bosco del Gallo in Livigno.*