

Zeitschrift: Quaderni grigionitaliani
Herausgeber: Pro Grigioni Italiano
Band: 7 (1937-1938)
Heft: 4

Rubrik: Faccende e problemi Grigioni italiani

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

FACCENDE E PROBLEMI GRIGIONI ITALIANI

RIVENDICAZIONI.

Ai primi di maggio la Commissione governativa ha presentato al Consiglio di Stato la sua « Relazione sulle condizioni culturali e economiche del Grigioni Italiano ». Vi manca però il capitolo sull'agricoltura che, per più ragioni, non sarà condotto a fine prima del giugno.

La « Relazione » ampia e documentatissima comprende già ora 263 pagine in folio e si divide nei seguenti capitoli: 1) Termini e esposizione del problema; 2) Cronistoria delle rivendicazioni (elaborati dal dott. *A. M. Zentralli*); 3) Relazioni su a) argomenti d'indole generale e culturale (dott. *A. M. Zentralli*), b) argomenti comunali, disoccupazione, acque, igiene (ex-rag. di Stato *C. Janett*); c) agricoltura (ing. agr. *Good*), d) boschi (isp. forest. *B. Bavier*), e) comunicazioni, industria e turismo, commercio e artigianato (dott. *E. Branger*, direttore Ferrovie Retiche).

Allo studio dei problemi hanno collaborato i membri valligiani della Commissione: i granconsiglieri *Giovanni Giuliani* e *Dialma Semadeni* della Valle Poschiavina, e *Giacomo Maurizio* di Bregaglia, i supplenti granconsiglieri dott. *Giuseppe a Marca* e dott. *Ugo Zentralli* di Mesolcina.

Nella recente sessione del maggio il Gran Consiglio ha nominato la sua commissione per l'esame della « Relazione »: presidente dott. *B. Mani*, autore della mozione democratica pro rivendicazioni, della primavera 1937, cons. naz. dott. *G. Bossi*, ex-cons. naz. dott. *G. Canova*, cons. naz. dott. *Condrau*, cons. naz. *R. Lanicca*, avv. *O. Mohr*, *G. Siegrist*, avv. *G. B. Nicola*, autore della mozione conservatrice del 1987, *Semadeni*, vicepresidente della Commissione governativa. Vi fanno dunque parte rappresentanti eminenti di tutti i partiti (3 democratici, 3 conservatori, 2 liberali, 1 socialista), di tutte le terre e di ambedue le confessioni.

* * *

Alle rivendicazioni nel campo cantonale corrono parallele le rivendicazioni nel campo federale. Che le autorità abbiano fatto a salvaguardia del diritto grigione italiano nel quadro delle rivendicazioni ticinesi, non sappiamo.

L'azione ticinese è in pieno sviluppo come già appare da ciò che le rivendicazioni ticinesi furono portate quale prima trattanda dell'Assemblea della Nuova Società Elvetica, che per l'occasione si tenne il 21-22 aprile a Lugano, e hanno già occupato gli organi direttivi dei partiti svizzeri.

Il 7 maggio usciva nella « Nuova Gazzetta di Zurigo » un articolo inteso a comprovare come le rivendicazioni ticinesi vogliono essere rivendicazioni di tutta la Svizzera Italiana.

NUMERUS CLAUSUS.

Ai primi del maggio il Consiglio di Stato, dando seguito a un'iniziativa del direttore della Normale cantonale, dott. *M. Schmid*, decideva di applicare a quell'istituto il « numerus clausus » o di ridurre a 30 il numero degli scolari da ammettervisi annualmente. Con ciò si vorrebbe fronteggiare la plethora dei maestri disoccupati.

Noi abbiamo avversato tale misura siccome dell'avviso che il miglior mezzo di ridurre il numero degli allievi alla Normale sia quello di riorganizzare gli studi e di curare la selezione dei candidati al magistero. L'introduzione del « numerus clausus » è già per sè un ripiego antipatico e men che convincente ad un tempo in cui il bisogno di darsi una buona preparazione culturale è più sentito che mai. Ma esso va a tutto detrimento della popolazione rurale la quale nella Normale vede ancora sempre la scuola media per eccellenza, e coglie in pieno le Valli italiane che non hanno altra scuola « superiore ». L'applicazione del « numerus clausus » renderebbe precaria l'esistenza della Normale Italiana e impossibile quella della Prenormale di Roveredo. Ma e come distribuire i pochi posti riservabili al Grigioni Italiano, quando si tenga presente che quattro sono le Valli, due le confessioni e che il Distretto Moesa vuole con i maestri anche le maestre ?

La stampa grigione italiana pertanto è insorta contro la risoluzione governativa. La deputazione granconsigliare grigione italiana voleva farsi interprete di tale reazione e per la sessione del maggio aveva preparato una mozione intesa a chiedere che la prescrizione non valesse per la Normale italiana. Per ragioni diverse la mozione non verrà presentata che nella sessione autunnale. Fino allora però vigerà lo stato ab ante.

STRADA AUTOMOBILISTICA DEL S. BERNARDINO.

Fra i problemi più assillanti del Distretto Moesa (Mesolcina-Calanca), va quello delle sue comunicazioni: sono le strade che danno il respiro ad una terra.

La Valle è isolata nel Cantone: la strada del suo valico, per tre quarti dell'anno è chiusa al traffico. Per oltre un ventennio la Mesolcina ha lottato per avere la ferrovia attraverso il San Bernardino, poi, da quasi un decennio in qua, lotta per il riacciamento con l'Interno a mezzo della strada automobilistica attraverso il monte.

L'idea della galleria automobilistica del S. Bernardino la si deve all'avv. dott. *Giuseppe a Marca* di Mesocco. In un primo momento essa incontrò l'opposizione dei fautori della ferrovia, ma anche fu accolta con scetticismo. Via via però si fece strada ed ora ha causa vinta. E neppure più si parla di insormontabili difficoltà di ordine tecnico (arieggiamento): il progetto della galleria elaborato dallo studio d'ingegneria SIMMEN e HUNGER in Zurigo, ha fugato il dubbio.

L'esecuzione del grande lavoro richiede grandi spese a cui dovrebbero concorrere largamente e Cantone e Confederazione, ma la Confederazione non s'indurrà al grande sforzo se non quando vi veda un largo interesse collettivo, e quanto al Cantone, converrà prima che si vincano le brame particolaristiche e si pensi e si operi più « cantonalmente ».

Per intanto però le cose stanno ancora così: federalmente la strada del San Bernardino è strada che interessa particolarmente oltrechè il Grigioni, anche il Ticino, e questo Cantone si direbbe veda nel San Bernardino solo il concorrente di Lucomagno e Gottardo. Più forse per ragioni di indole cantonale che per altro: fra la galleria automobilistica del Gottardo che verrebbe a costare un 80 milioni e quella del S. Bernardino che ne costerà tutt'al più la decima parte, non vi può essere concorrenza. E il Lucomagno è tal valico che deve il suo favore unicamente alle sue prerogative quale strada militare: se si farà — e si farà —, sarà sempre solo per ragioni militari. Il San Bernardino invece offre al Ticino, quando si tolga la Leven-

tina, gli stessi favori delle due altre strade ed in più quello di collegare le sue regioni turistiche con quelle del Grigioni, ed ancora di offrire, per una volta, una soddisfazione alla Mesolcina, che se non da voti al Ticino, le è tributaria e economicamente e culturalmente.

Nel nostro Cantone ogni terra ha i suoi interessi particolari d'ogni ordine e le voglie sono sempre divise per cui avviene che la vincano poi anzitutto le terre le quali più contano sia per una ragione sia per un'altra, o per ragione di interessi politici o per ragioni di interessi economici. Queste divergenze che poi anche coincidono largamente con le differenze confessionali, linguistiche e magari anche politiche di parte, hanno già fatto sì che nel passato, il Grigioni mancasse, fra altro, l'occasione di avere la sua grande ferrovia delle alpi orientali.

Chi poi scorra la cartina delle vie di comunicazione nel Cantone, e ancora tenga presente quanto in fatto di strade si va ora curando, non potrà ammeno di meravigliarsi nel vedere come le strade maggiori corrano in due direzioni divergenti, lasciando però in disparte il centro. Da un lato l'Engadina, dall'altro la Sopraselva, che hanno le ferrovie che hanno o avranno le strade automobilistiche; nel centro la Valle del Reno Posteriore - San Bernardino - Mesolcina con la strada che è sempre su per giù quella di un secolo fa. E comprensibile pertanto la delusione che nei « Sanbernardiniani » si manifestò due anni or sono quando nel grande programma stradale cantonale si prevedeva la ricostruzione di tutte le strade alpine, meno il San Bernardino.

Da allora data anche la reazione sanbernardiniana, che poi fu favorita dalle circostanze e prima dalla necessità sempre più sentita della costruzione di una strada automobilistica fra il settentrione e il mezzogiorno. Perchè non v'è, certo, valico che offra migliori possibilità del San Bernardino per una tale via del traffico. All'ultimo momento le giovò anche il fatto che, assicurata la ricostruzione della strada del Giulia, le terre sul percorso e allo sbocco di questa (l'Engadina), si schierarono a favore del San Bernardino, anche perchè vedevano profilarsi il pericolo della concorrenza di altrove. Così si giunse alla memorabile votazione granconsigliare dell'autunno scorso, in cui oltre tre quarti dei deputati chiedevano che il Cantone propugnasse la necessità della ricostruzione delle tre maggiori strade alpine, ma anche concentrasse la sua attenzione nella galleria automobilistica del San Bernardino. La unanimità non si potè però avere: la Sopraselva guardava ed ancora guarda solo al suo Lucomagno.

Dall'autunno in poi la situazione è mutata alquanto, nè ancora si oserebbe dire se in bene o in male. Il governo ha sottoposto a un perito (prof. dott. Thomann, del Politecnico federale) l'esame del progetto Simmen e Hunger. Dai ragguagli dati dal Capo del Dipartimento delle costruzioni nella recente sessione granconsigliare del maggio, si è appreso che ora progettisti e perito stanno studiando la cosa in comune, ma la perizia stessa non è ancora stata resa di pubblica ragione.

Nel frattempo, in seguito a circostanze di indole internazionale e anche di indole interna, la Confederazione ha deciso di dedicare larghe somme a favore dello sviluppo delle comunicazioni, sia a scopo del traffico, sia a scopo militare. Il nostro Governo ha colto l'occasione per proporre, fra altro, che fra i lavori stradali da eseguirsi nel Cantone sia compresa la galleria del San Bernardino. Quasi ad uno steso tempo però anche si leggeva nei giornali che Berna aveva assicurato il rallacciamento stradale Glarona-Ticino (Lucomagno).

Il 25 maggio poi il Consiglio federale comunicava di aver previsto 35 milioni per le strade alpine e in particolar modo per favorire le congiunzioni stradali fra Glarona e Grigioni.

In un prossimo fascicolo ci sarà forse concesso di dire che ne sarà del progetto sanbernardiniano.

A. M. Z.