

# Pro San Bernardino-Strada

Autor(en): **Hunger, R.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Quaderni grigionitaliani**

Band (Jahr): **7 (1937-1938)**

Heft 1

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-9159>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

---

# PRO SAN BERNARDINO-STRADA

Ing. R. Hunger, Zurigo

*Nota redazionale.* — Il problema della strada del S. Bernardino s'è fatto scottante, sotto il duplice aspetto di arteria del traffico fra mezzogiorno e settentrione, e di buona strada di comunicazione fra Grigioni e Ticino, ma anzitutto fra Mesolcina e interno del Cantone.

Per decenni s'è parlato, discusso, lottato a favore di una ferrovia interregionale del San Bernardino, poi, un bel dì, s'è affacciata (dal dott. G. a Marca, Mesocco) l'idea di una strada automobilistica, con la galleria attraverso il monte. La felice posizione geografica del San Bernardino, fra sud e nord e fra Ticino e Svizzera Orientale, le buone possibilità d'accesso e senza pericolo nella brutta stagione, lo direbbero predestinato alla nuova « via svizzera delle genti ». Non per ciò il progetto della strada automobilistica del San Bernardino è stato combattuto quando non s'è voluto trascurarlo o addirittura tacerlo.

I Sanbernardiniani però non disarmano. Fra i maggiori e più eloquenti fautori della strada vanno ora gli ingegneri Hunger e Simmen, che dalla loro sede di Zurigo da tempo seguono d'avvicino le sorti del progetto, e curano studi su studi, non per brama di profitto, ma solo nella bella persuasione di così giovare alla loro prima Comunità e alla loro prima gente, perchè ambedue sono valdiresesi.

Di recente essi hanno dato una buona esposizione del « Progetto di una galleria automobilistica Grigioni-Ticino attraverso il San Bernardino » alla *Schweizerische Bauzeitung* (N. 3, 17 VII 1937, Zurigo), e la redazione annotava: « Benchè avversi in linea di principio a gallerie automobilistiche troppo lunghe, crediamo di dover accogliere la seguente descrizione di un progetto, perchè una galleria del San Bernardino ci sembra riunire in sè i maggiori vantaggi, tanto dal punto di vista geografico e del traffico, quanto da quello della costruzione e dell'esercizio. In più gli autori del progetto hanno studiato il problema della ventilazione, sì che le loro conclusioni sono di interesse generale ».

Ora l'ing. R. Hunger prospetta ai nostri lettori in breve i termini del problema.

\* \* \*

La mira dei progetti per una galleria automobilistica attraverso il S. Bernardino è questa: avvicinarci. Avvicinare le terre che la montagna ancora separa e forse più che non le separasse cento anni or sono: la Mesolcina e la Valle del Reno, il Ticino e il Grigioni, la Germania e l'Italia.

Nel medioevo e fin su su alla costruzione della ferrovia del Gottardo il traffico era ognor vivo sul valico e spesso più sul valico che giù nelle valli. Il diritto condominiale non s'arrestava sulla cresta del monte, ma andava oltre, mentre l'esercizio di tal diritto era condizionato dalla manutenzione

di buone strade: a ciò si deve se i Mesolcinesi, se pur abitanti una valle orientata verso il mezzogiorno, restarono grigioni e si sentirono ognora grigioni. Verso la metà del secolo 18° essi contribuirono anche alla costruzione dei due alti ponti della Viamala, dimostrando in quanto la strada li aveva legati all'Interno. In allora le Valli erano politicamente ben più libere di ora, meno che ora era compatta la comunità. Le strade appartenevano ai Comuni, che dovevano curarne la manutenzione. I diritti del trasporto delle merci erano nelle mani delle Porte, specie di organizzazioni di trasporti. Lo Stato si limitava a esercitare la sorveglianza e a prelevare dei dazi.

Orbene, strano a dirsi, toccò proprio al progresso nella tecnica del traffico o al tempo delle ferrovie e delle automobili a separare per 7-8 mesi dell'anno la Mesolcina dal Grigioni e a dare al suo traffico un altro indirizzo di quello che ebbe per tutti i secoli della storia grigione. Così è più che comprensibile se poi sia nella Mesolcina che al di qua del monte si fanno sentire delle voci che troverebbero naturale se poi la Mesolcina si aggregasse al Ticino, e non solo economicamente. Che se ne avrebbe detto cento anni or sono? Pertanto noi si vede di buon occhio il movimento delle rivendicazioni: proprio noi al di qua delle Alpi si ha bisogno di queste nostre Valli meridionali. Anche se piccole, esse hanno — e anzitutto hanno avuto nel passato — un'importanza non inferiore a quello di ogni altro membro della nostra piccola nazione grigione, a quella delle famiglie linguistiche e culturali dei Romanci, degli Alemanni e dei Walser. Ogni membro ha una sua funzione, e quando l'un membro del corpo soffre, soffre tutto il corpo. Nelle nostre vallate meridionali si manifestano fenomeni denotanti malessere, e particolarmente nella Mesolcina.

Qui mancano le strade che conducono alla casa paterna, a cui ogni figlio ha diritto: le strade che la legge ferroviaria e stradale grigione riconosce di diritto ad ogni terra. La Valle Monastero e quella di Samnaun, la Valle Poschiavina e quella di Bregaglia, tutte hanno una loro via — parte ferrovia e parte strada — che le congiunge coll'Interno, e che con gravi sacrifici si tiene aperta anche nell'inverno. Solo il Mesolcinese che voglia recarsi alla capitale, dovrà per 7-8 mesi dell'anno o affidarsi alla piccola slitta aperta che passa il valico — ciò che poi non è sempre possibile — o al treno che ve lo conduca passando per Bellinzona, Talwil (o Zurigo) — ciò che poi quasi tutti fanno —.

Chi rende tanto difficile ai suoi figli l'accesso alla casa paterna, non deve meravigliarsi se le relazioni si raffreddano. Ma chi più se ne risente sono quei cittadini, i quali lottano per il pane quotidiano, e avvertono quanto difficile è trovare occupazione fuori, ora che uffici locali del lavoro sorvegliano a che chi è non è del luogo non venga occupato nei lavori promossi dai comuni, anche quando sovvenzionati dallo Stato. Il bisogno ha creato

condizioni per cui non si vede che i lavoratori del proprio loco, e chi per trovarsi in un breve lembo di terra, non vede modo di lavorare ed è obbligato ad uscirne, risentirà più duramente la parola della autoesaltazione nazionale e dell'avversione contro lo straniero, quali li predicano i nazionalismi stranieri e l'economia pratica.

Noi si deve vincere gli ostacoli che impediscono il maggiore ravvicinamento. Le rotaie delle ferrovie fra settentrione e il mezzogiorno delle Alpi hanno eliminato gli ostacoli sul percorso del Brennero, del Gottardo, del Sempione, del Loetschberg e così via. Solo nelle regioni dello Spluga, del Greina, del Lucomagno i progetti ferroviari sono rimasti progetti: l'esecuzione fu rimandata e rimandata finchè passò nel dimenticatoio. Le strade si fecero silenziose, e silenziosi i villaggi e gli abitanti. Molti di questi sono emigrati. Se la popolazione del Grigioni dal 1880 al 1930 aumentava da 95.000 a 126.000 anime, quella della Mesolcina scendeva da 2020 a 1754, quella della Valle del Reno da 1091 a 738 e quella della Sessame da 1819 a 1519.

\* \* \*

Il malessere c'è, e unico rimedio per vincerlo è il buon rimedio che rese robuste le valli nel passato: le vie del transito: il transito al quale il Grigioni deve la sua rigogliosità nel passato, e prima le valli del Reno Posteriore e la sua popolazione, la colonia dei Walser.

Quale valore i nostri padri attribuivano al transito appare manifesto nei vecchi atti e contratti, ma anche nelle azioni guerriere a cui per esso si indussero.

Nel 1179 i Bregagliotti si ebbero i diritti su caccia, pesca, miniere e dazi, alla condizione che mantenessero in perpetuo le strade al servizio dell'Impero.

L'introduzione della colonia dei Walser nella Valle del Reno al principio del 13° secolo ad opera dei signori de Vaz, va più o meno considerata quale impresa della concorrenza contro il Vescovo di Coira che, ricco di mezzi e di relazioni, favoriva il Giulia. E ha sapore di fatto nuovo l'atto dei signori di Marmels, che nel 1193 facevano imprigionare i legati papali i quali avevano il torto di voler portare a Coira le lettere per la canonizzazione di Bernardino da Siena. Non per ciò il San Bernardino continuò ad essere aperto al traffico fino all'anno 1882. Fu il Gottardo che gli stroncò la vita.

Nel 1450, costituendosi l'alleanza fra la Liga Grigia e la Lega delle Dieci Giurisdizioni, si venne all'accordo che i due contraenti dovessero « aiutarsi vicendevolmente onde assicurarsi e mantenere le strade sui due territori,

si che commercianti ed altre persone onorevoli potessero passare sicuri e senza pericolo ».

La nostra storia medioevale è anzitutto una storia del traffico. Nell'Atto Federale di Vazerol, 1471, leggesi nel primo articolo: « L'uno dovrà essere in tutto e per tutto sincero verso l'altro, e tutti dovranno aiutarsi nel bisogno col sangue, coi beni, coll'onore, e mantenere aperta la strada ai traffici ed ai commerci ».

La strada considerata in sè e per sè non è nè un'idea culturale nè un atto culturale, ma può diventare e l'una e l'altro se fatta mezzo per la diffusione dei valori culturali. Questi valori faranno altra presa quando l'uomo li offra all'uomo direttamente, e spesso anche con poche parole. Lo scambio immediato e personale fra uomo e uomo, fra popolo e popolo è sempre ancora il migliore, a malgrado radio, telefono e telegrafo. La via che porta la gioventù delle vallate meridionali alla nostra Scuola Cantonale, non è forse una via di grande portata per chi abita al di qua e al di là delle Alpi, e fosse solo in ciò che contribuisce a sviluppare e a mantenere negli uni e negli altri la stima e l'affetto vicendevoli?

\* \* \*

L'attività economica basa sul traffico, sullo scambio dei prodotti attraverso una qualunque strada e mediante un qualunque mezzo di trasporto. Più è facile lo scambio e maggiore sarà la possibilità di guadagno sul prodotto e pertanto anche maggiore la possibilità di fruirne.

Ma accanto al valore della strada quale fattore che promuove commercio e industria, ve n'è un secondo, che per noi è di maggiore peso: la strada porta l'occupazione che deriva dai trasporti. Al posto dei muli subentrano i cavalli-energia delle automobili, che pure vogliono essere nutriti e governati, e subentrano i viaggiatori che vanno rifocillati. Se anche corrono via veloci, le automobili, ve ne sono molte che oltre a correre rapide, anche rapidamente si esauriscono e hanno bisogno di aiuto. Come non v'è valle che senza un cambio adeguato non rinuncerebbe alla sua ferrovia, così non v'è villaggio che rinuncerebbe alla strada che l'attraversa.

Il percorso della strada Coira-Bellinzona è di circa 100 km. Quando vi passassero annualmente 50.000 automobili, che consumino in media 15 litri di benzina (per 100 km.), si avrebbe una vendita di 750.000 litri, a fr. 0.45 al litro, pari a fr. 322.500, di cui fr. 172.500 andrebbero allo Stato, ed ancora quale entrata netta. A questo proposito sarà bene ricordare che l'entrata lorda delle Poste ascende a circa 100.000. Qualora si avesse la galleria, le entrate aumenterebbero.

Dunque 150.000 fr. per la sola benzina passerebbero attraverso il commercio privato nell'economia grigione. Ma a ciò vanno aggiunte gli importi

per riparazioni ed anzitutto quello che i forestieri spendono. A quanto ciò potrebbe ammontare, non è facile dire, ma certo è che nessun abitante sul margine del percorso rinuncerebbe poi mai alla strada anche se egli partecipasse solo quale ultimo della catena ai benefici del commercio e del traffico.

Se l'automobile postale percorrerà, estate e inverno, il tratto San Bernardino- Hinterheim in 10-15 minuti, quello Mesocco-Spluga in 40-45 minuti, quello Mesocco-Tosanna in forse un'ora e quello Bellinzona-Coira in 2½ ore, si avrà avvicinato i luoghi sì che ognuno ne deve avvertire i vantaggi. Allora anche la Mesolcina apparterrà geograficamente al Grigioni, siccome non sarà lontana dal centro più di un qualunque luogo della Sopresselva o dell'Engadina; allora i monti non separeranno più, il cosiddetto confine naturale sarà franto e quello storico più stretto che mai.

\* \* \*

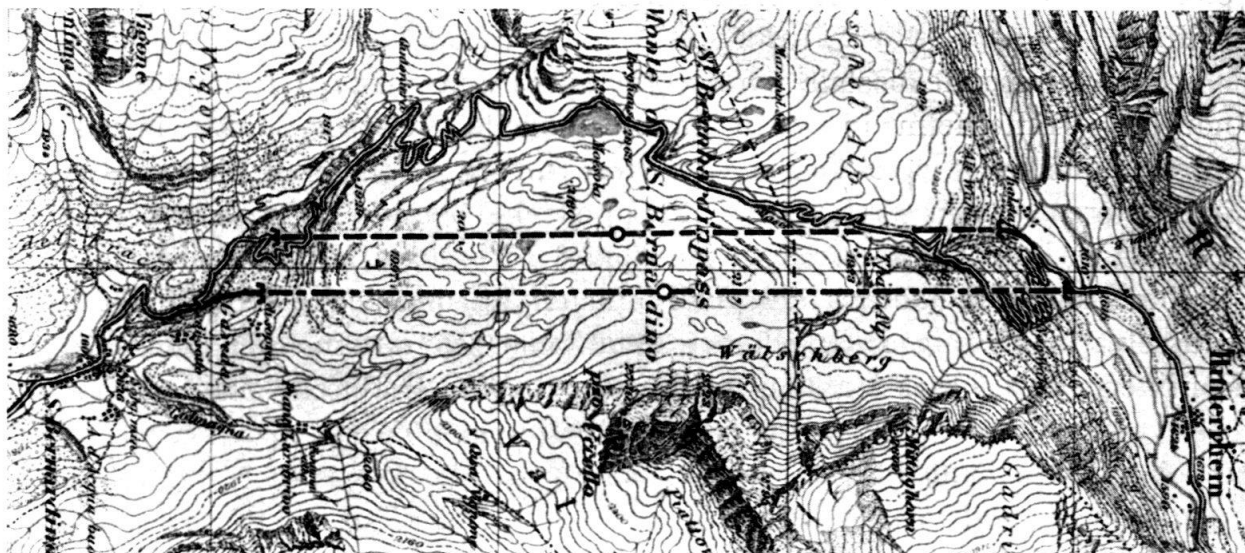
Ma come raggiungere l'avvicinamento? Fra le tante proposte, *quella della galleria è la sicura e sola via che garantirà un aumento del traffico. D'altro lato la creazione di una strada alpina aperta tutto l'anno al traffico, costituisce un atto di portata internazionale, ma più ancora nazionale.*

La galleria che noi si raccomanda, comincerebbe a circa 400 m. ad oriente del Ponte Nuovo e sbocca direttamente davanti al ponte sul Reno vicino a Valdireno. Brevi strade d'accesso permettono la creazione di una comunicazione quasi diretta Valdireno-San Bernardino fra nord e sud, all'altitudine (del portale) di m. 1615, risp. 1715. Le vie d'accesso si possono battere anche nell'inverno, e, quando si avesse un buon traffico, senza l'uso di spazzaneve, ma coi soliti mezzi a cui la posta è sempre ricorsa finora sul percorso fino a Valdireno e fino a San Bernardino.

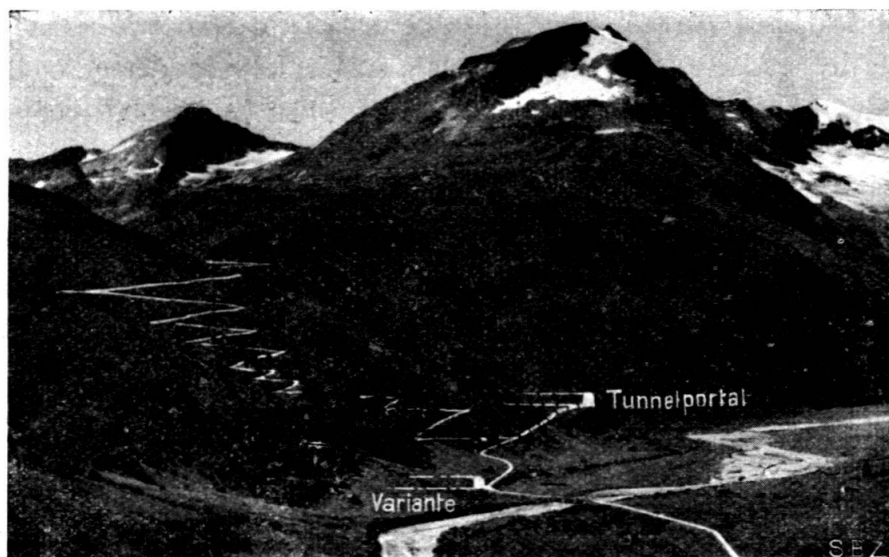
Sul tratto San Bernardino-Mesocco vi sono dei punti in cui il vento ammuccia la neve, ma essi si potrebbero facilmente evitare mutando qualche po' il percorso della strada, ciò che non richiederebbe grandi spese e permetterebbe di ridurre le 90 svolte strozzate a 15-20 (secondo i progetti).

La galleria stessa è prevista della larghezza di 6 m. con 25 cm. di margine, e dell'altezza di 5 m., e qui va osservato che anche le gallerie nelle città americane non offrono maggiore spazio alla circolazione. La lunghezza della galleria raggiungerebbe i 5 ev. 5,5 km., percorribili in 6-10 minuti. Gli automobilisti stessi diranno se preferirebbero arrischiare la strada del valico, nella bufera, col vento e con la pioggia, o non piuttosto servirsi di quella della galleria: le esperienze fatte altrove, e particolarmente nelle città, non lasciano il dubbio.

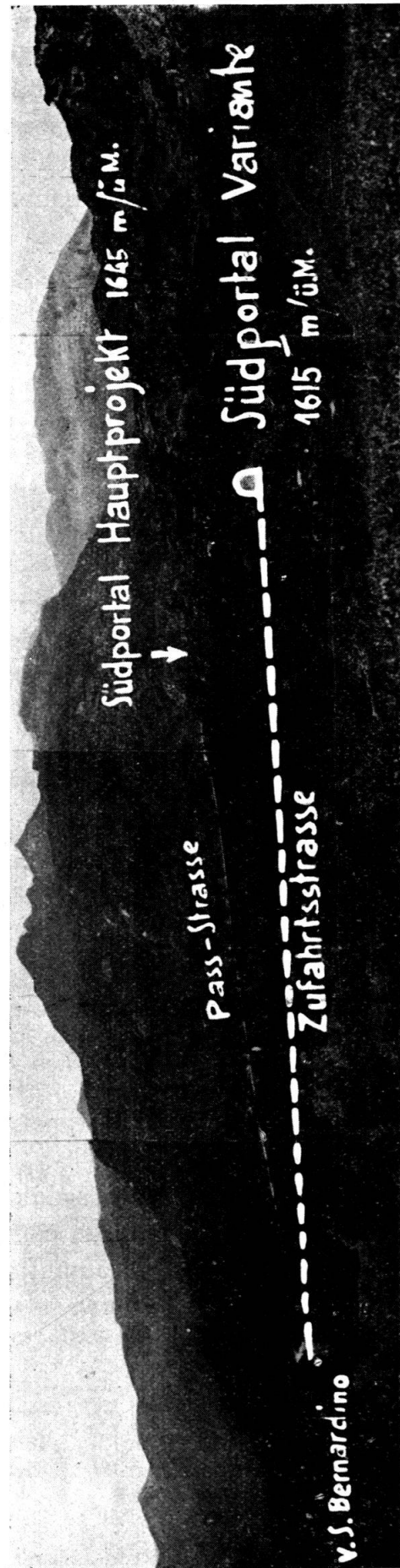
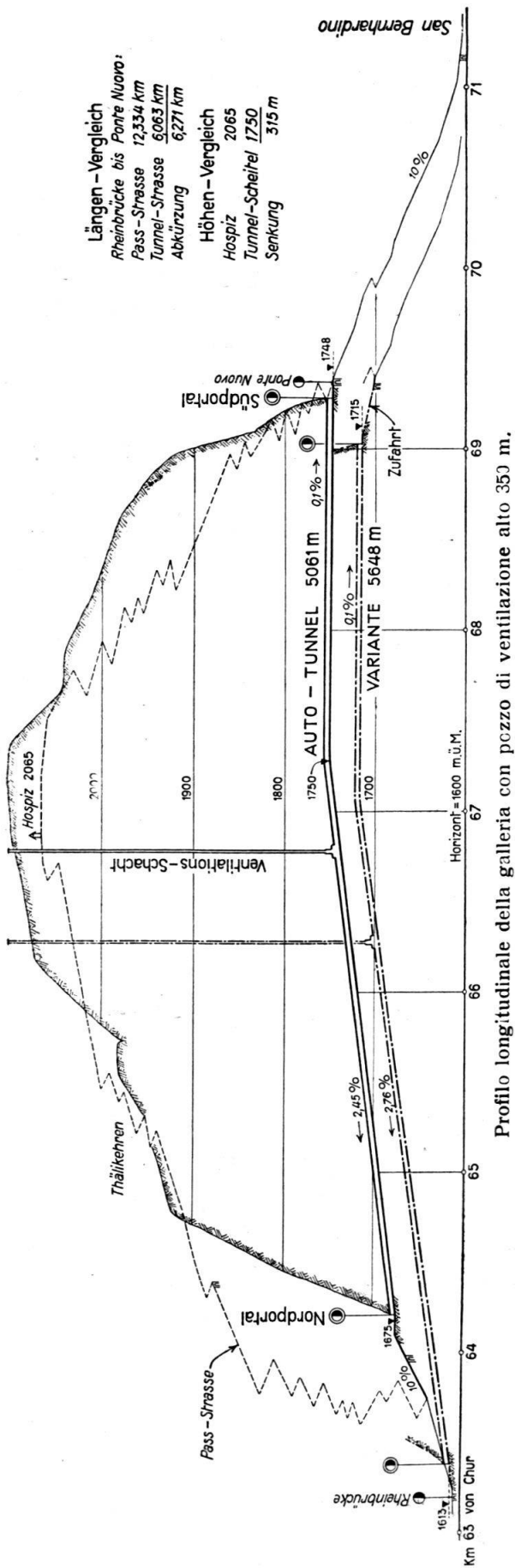
Una faccenda a sè è quella della ventilazione. Gli avversari della galleria si compiacciono di descrivere a vivi colori i pericoli che la ventila-



La galleria (1: 65000).



Versante settentrionale del S. Bernardino, con portale della galleria e variante.



Versante meridionale del San Bernardino, con portale della galleria, e variante.



zione porterebbe. Ma i loro argomenti germogliano dallo stesso spirito che a suo tempo prediceva la brutta fine alle ferrovie che fanno impazzire gli uomini: proprio di questi giorni Baden festeggia il centenario della costruzione della sua « Spanisch-Brödli-Bahn ».

La ventilazione della galleria è stata studiata a fondo, ricorrendo a tutti i suggerimenti degli studi e dell'esperienza, e si sono elaborati diversi progetti. Quello più razionale e persuasivo prevede una ventilazione a pozzo, che sfrutti la corrente naturale dell'aria generata dal pozzo stesso, il quale apparirà camino che l'aria riscalda per virtù del calore della montagna. Il pozzo produrrà anche la corrente necessaria per le macchine della ventilazione, e permetterebbe persino l'installazione di un ascensore per persone. Quale avvenire per i campi sciistici dell'Ospizio del San Bernardino, e quale attrattiva per San Bernardino che, a guisa di Davos, col suo Parsenn, avrebbe un suo ascensore che porta nelle più belle regioni dello sci, a 2000 metri di altezza!

La disposizione delle macchine e i canali d'accesso al pozzo sono fissati sì che si possano curare le condizioni atmosferiche tanto del pendio meridionale quanto di quello settentrionale. Il ventilatore svilupperebbe nella galleria correnti d'aria di 2-4 m., sufficienti per permettere il passaggio di 400 automobili all'ora. Un maggior traffico non si dovrà attendere, ma qualora si presentassero dei casi eccezionali, così di grandi trasporti militari, che sarebbero poi sempre di breve durata, la ventilazione potrà venir regolata in modo da soddisfare alle maggiori esigenze e senza che nascano pericoli.

Ma qui non è il luogo di entrare nei particolari della ventilazione, ciò che del resto, abbiamo fatto, e largamente, altrove.

\* \* \*

Quando una volta noi potremo viaggiare da Coira a Bellinzona per tutto l'anno, anziché solo 4-5 mesi, e toccando i 1615-1715 m. anziché i 2080, solo allora avremo soddisfatto, anche in fatto di comunicazioni, al nostro dovere verso i nostri concittadini d'oltralpe, e potremo dire che alla parola magnificante la comunità, il benessere e il patriottismo, rispondeva la precisa volontà d'azione.

---