

**Zeitschrift:** Quaderni grigionitaliani  
**Herausgeber:** Pro Grigioni Italiano  
**Band:** 31 (1962)  
**Heft:** 3

**Artikel:** La lotta per la galleria del San Bernardino  
**Autor:** Planta, Rodolfo  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-25259>

### **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:** 06.05.2025

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

## La lotta per la galleria del San Bernardino<sup>1)</sup>

La prima meta che ci si era posti è ora raggiunta. Ormai è stato dato l'inizio ai lavori e ci si avvia verso il compimento della congiunzione nord-sud attraverso il San Bernardino. Nel corso del 1961 duri anni di lavoro sono stati coronati dal successo: il Consiglio Federale ha accettato il progetto, i lavori furono deliberati. Si iniziarono innumerevoli trasporti ai cantieri, e infine si passò alla realizzazione, al traforo del San Bernardino.

La via percorsa era stata dura e difficile. Scopo di questa mia «retrovisione» è di orientare i lettori sui lavori di preparazione. Tralascio una introduzione «storica» tema trattato a fondo dal nostro esperto archivistica cantonale sig. Dott. R. Jenny.

Il desiderio di una congiunzione nord-sud aperta per tutto l'anno via San Bernardino data dall'inizio del 1930. Esisteva già allora un *Comitato pro San Bernardino* presieduto dal sindaco di Thusis, Dr. J. Danuser, e con i sigg. Dr. B. Mani, Prof. Dr. A. M. Zandralli, Prof. M. Meuli come membri. Da un comunicato del Dr. Danuser ai membri del Comitato, del 15.1.1933, ci è dato di vedere quali difficoltà si presentavano loro. Il Dr. Danuser scrive:

«Ci è pure pervenuta una relazione della Ferrovia Retica. Si giunge alla conclusione di non aprire nuove strade di congiunzione. Una concezione tanto angusta non sarà certamente condivisa da nessuno. La nostra regione è stata, naturalmente, quasi ignorata; per le Ferrovie Retiche, al solito, essa non esiste o non rappresenta che «quantité négligeable». È incredibile come gli interessi della nostra regione vengano, da parte ufficiale, trascurati».

Il 9 ottobre 1937, in occasione delle dimissioni del Dr. Danuser, ebbe luogo un'assemblea e il nuovo Comitato fu costituito nel modo seguente: Dr. R. Planta, presidente, Prof. Dr. Zandralli, vicepresidente, redattore Dr. B. Mani segretario, Prof. Dr. M. Meuli cassiere, ing. Simmen o Hunger consulente tecnico, St. Loringett attuario sostituto, Dr. Giuseppe a Marca, membro;

---

1) Diamo volentieri, nella traduzione italiana di una giovane mesolcinense, la storia delle lotte per la galleria del San Bernardino pubblicata dal presidente del comitato promotore Dr. Rod. Planta nel «Bündner Jahrbuch» 1962.

altri membri dovevano essere designati uno ciascuno dalla città di Coira e dal Comune di Thusis. In tale occasione il Dr. B. Mani diede un interessante rapporto sullo stato delle costruzioni stradali nel Grigioni:

« Ci si riferisce alle disposizioni federali del 26 febbraio 1937 sull'ampliamento della rete stradale alpina. Si prevedono per l'ampliamento delle strade del San Bernardino, dell'Oberalp e del Flüela-Ofen 2 milioni di franchi, con precedenza per la strada dell'Oberalp, per ragioni militari. Anticipando tutta la somma su 4 anni si arriverebbe a fr. 250'000 per le strade del San Bernardino e Flüela e a fr. 300'000 annui per quella dell'Oberalp. Somma assolutamente insufficiente, in nessun rapporto con la grande importanza nella politica dei traffici, nè con le speciali condizioni del Grigioni.

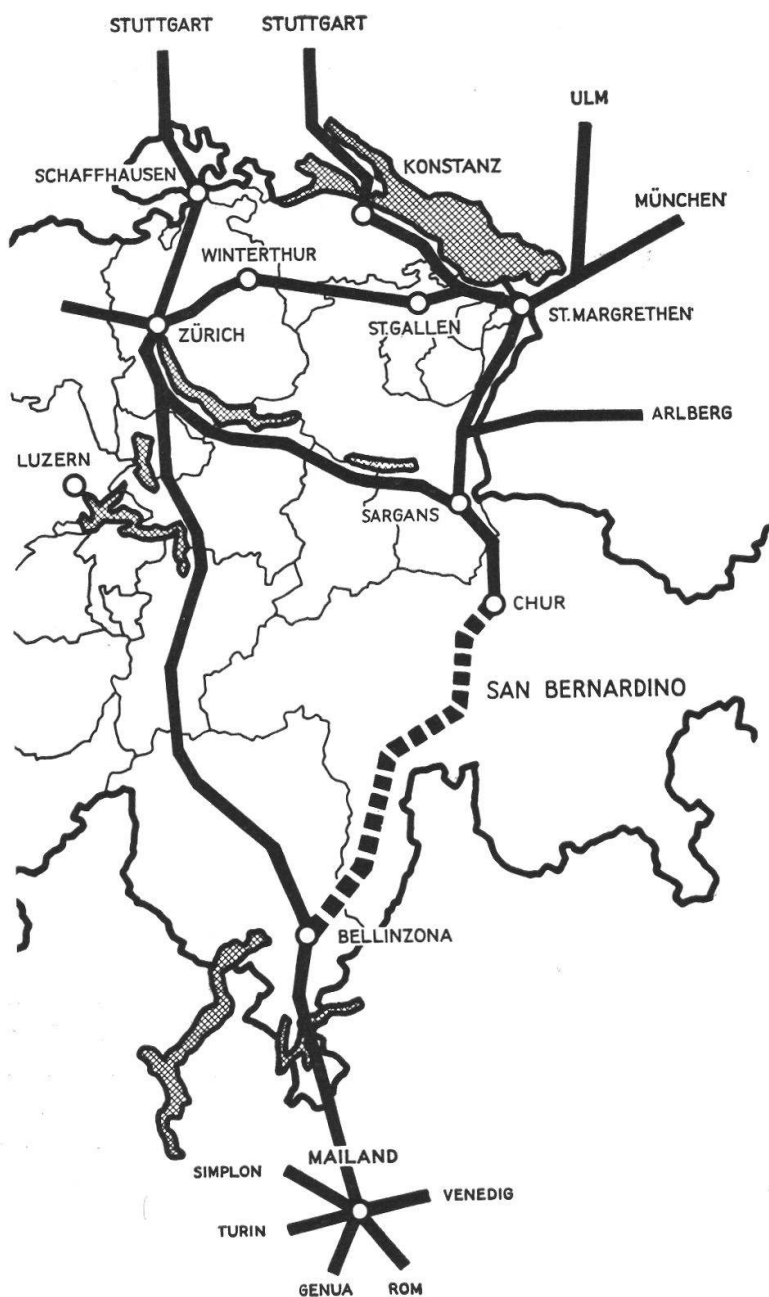
Per ciò che riguarda il traforo con autostrada, il Piccolo Consiglio è sempre stato restio a prendere una chiara posizione. Nel giugno 1935 il Comitato delle valli dell'Hinterrhein e della Mesolcina ha indirizzato al Governo un memoriale firmato da tutti i presidenti di Circolo, sindaci e consiglieri, domandando, oltre all'ampliamento della strada del San Bernardino, che il Governo esamini il progetto di una galleria tenendo conto dei problemi tecnici e finanziari e che, unitamente agli altri cantoni interessati e al Ticino, faccia al più presto i passi necessari per giungere a una realizzazione. Purtroppo il Piccolo Consiglio non ha reagito a tali proposte. In risposta all'interpellanza Lanicca al Gran Consiglio nella primavera del 1937, il cons. Capaul ha dichiarato che il problema verrà esaminato nel suo complesso.

Nel frattempo il pericolo di una circonvallazione della Svizzera con la costituzione di un'autostrada Roma-Berlino via Brennero è diventato di nuovo di attualità. Si può combatterlo unicamente, secondo l'opinione di esperti, con la costruzione di una moderna congiunzione nord-sud praticabile in estate e inverno. La più adatta allo scopo sembra la strada del San Bernardino, con una galleria di 5 km. di lunghezza al livello massimo di ca. 1600 m sul mare. Le spese devono essere valutate a ca. 7 milioni di franchi, costo che, confrontato con altri progetti di gallerie e in rapporto con l'importanza dell'opera, non è esagerato. Inoltre non dovrebbe essere difficile arrivare a questo finanziamento attraverso la Confederazione, il cantone, i comuni e tenendo conto della durata dei lavori.

Possiamo pretendere che il Governo esamini finalmente i progetti per le autostrade e li appoggi positivamente a Berna, progetti che sono di grande importanza non solo per il Grigioni, ma per tutta la Confederazione ».

Dall'esposizione del Dr. Mani sono chiare le difficoltà incontrate dal Comitato pro San Bernardino. Nel 1938 la situazione era immutata. Per il 18 agosto 1938 fu finalmente offerta dal cons. fed. Obrecht la possibilità di una discussione e allo stesso tempo si riuscì a presentare il problema alla Commissione del Consiglio Nazionale.

In seguito si fece urgente domanda al Piccolo Consiglio perchè un delegato prendesse parte a tali discussioni, specialmente dopo che un membro del Consiglio federale si era dichiarato d'accordo di ricevere il Comitato. Si sottolineò nuovamente l'importanza per tutto il Cantone Grigioni di una congiunzione nord-sud. Seguì la scoraggiante risposta del Piccolo Consiglio, del 13 agosto 1938:



«Ci riferiamo alla V. del 3 agosto 1938 al Piccolo Consiglio con la quale ci informate che è stata accettata la domanda di discussione davanti al cons. fed. signor Obrecht e davanti alla Commissione del Consiglio Nazionale che si riunirà a Klosters. Ci domandate inoltre di appoggiare la V. azione, inviando un delegato del Piccolo Consiglio. Pur prendendo atto con soddisfazione del fatto che tali domande sono state accettate, ci dispiace doverVi comunicare che per le ragioni esposte non ci è possibile accompagnare la V. delegazione o appoggiarne le richieste.

A suo tempo abbiamo presentato a Berna l'istanza per la congiunzione attraverso il San Bernardino come pure l'istanza engadinese basata sulla mozione Spiess e più tardi furono inoltrati a Berna gli atti, sottolineando l'importanza del passo

del San Bernardino e del suo ampliamento con la costruzione di una galleria. In quel periodo il Comitato Engadinese ci presentò una richiesta analoga alla V., alla quale rispondemmo negativamente, in quanto non è possibile al Governo dare seguito a simili pretese che in poco tempo potrebbero pervenirgli da tutte le parti. Conseguentemente oggi non possiamo fare un'eccezione per il V. Comitato. Malgrado questa risposta negativa ci rallegriamo dei risultati raggiunti e Vi autorizziamo a richiamarvi ai citati nostri interventi e al nostro appoggio in occasione delle udienze che avrete presso le Autorità federali ».

Il cons. fed. Obrecht ricevette i delegati del nostro Comitato. Il Dr. Planta parlò dell'interesse del Grigioni alla congiunzione nord-sud attraverso il San Bernardino; il cons. naz. Lanicca ne illustrò l'importanza da un punto di vista generale, svizzero; il Prof. Dr. Zandralli ne mise in luce la portata politico-culturale e l'ing. Hunger, quale progettista, espose l'aspetto tecnico del progetto. Il cons. fed. Obrecht ci ringraziò per le nostre esposizioni e si dimostrò vivamente interessato al problema grigione. Un memoriale fu inviato in seguito a tutti i membri del Consiglio Nazionale e del Consiglio agli Stati.

Naturalmente non è ora possibile illustrare ogni passo intrapreso. Ci basta ricordare l'affollata serata d'orientamento nell'albergo «Drei Könige» a Coira nell'autunno 1938.

Nel 1939, con l'inizio della IIa guerra mondiale, si ebbe una lunga sospensione nei preparativi. A causa della mia nomina a membro del Piccolo Consiglio, il cons. naz. Lanicca mi successe quale presidente del Comitato. Ne era qualificato, avendo nel 1938 inoltrato al Cons. Nazionale una ben fondata mozione firmata da 65 consiglieri in favore della galleria del San Bernardino. Naturalmente durante gli anni di guerra non si poteva pensare a una realizzazione del progetto; compito del Comitato era di tener vivo l'interesse del pubblico.

Dopo la seconda guerra mondiale e dopo i difficili anni del dopoguerra si tornò a interessarsi, nel nostro paese e fuori, alla costruzione di autostrade e di gallerie attraverso le Alpi. Si elaborarono piani per il Gran San Bernardo, per il Monte Bianco e per il Brennero. Nel 1951 fortunatamente la Camera di commercio grigione, per opera del suo direttore M. Jäger e del segretario Dr. H. A. Tarnutzer, prese l'iniziativa per il compimento della congiunzione nord-sud con una galleria attraverso il San Bernardino. Presiedeva il nuovo Comitato il sig. Dir. H. Graber che operò attivamente e con energia, come dimostrò durante l'assemblea del Comitato il 30 agosto 1952 a San Bernardino. Come trattanda principale figurava in quell'occasione la conferenza dell'ing. in capo A. Schmid concernente un progetto generale per la galleria del San Bernardino. Il suo chiaro esame richiamò vivo interesse per la realizzazione di questo progetto.

Purtroppo una grave malattia non permise al Dir. Graber di proseguire nella sua opera. Della sua breve ma preziosa attività ci rimane grato ricordo e a lui dovremo sempre riconoscenza.

Nel 1952 fui nominato successore del Dir. Graber. Uomini politici di primo piano non si misero a disposizione, forse perché il progetto di ampliamento della strada del San Bernardino con galleria non era ancora popolare. In Engadina, a Davos e nell'Oberland il progetto incontrava una forte opposizione; il Piccolo Consiglio si manteneva, come accennato, passivo. Per queste ragioni fui dell'opinione di fare di tutto perché il problema del San Bernardino non diventasse una questione di politica di parte. Mi astenni di conseguenza da ogni attività politica. La realizzazione della strada del San Bernardino è di interesse generale per tutto il Canton Grigioni. Il popolo grigione doveva essere persuaso che tale congiunzione nord-sud è di interesse non solo della zona direttamente interessata, ma anche di grande vantaggio economico per l'intero Cantone. Perché, grazie alla eccellente posizione e alla praticabilità durante tutto l'anno, la congiunzione sarà presto conosciuta universalmente.

Fine immediato del Comitato — formato ora da: Dr. R. Planta, Rietberg, quale presidente; impresario Valentin Gartmann quale attuario-cassiere, Thusis; maestro Chr. Caviezel, Thusis; Dir. Dr. E. Eugster, Bad-Ragaz; Ing. R. Hunger, Coira; Dr. E. Rigonalli, Zurigo; G. Schlatter, commerciante, San Gallo; Dr. H. Spoerry, Heerbrugg; Avv. Dr. A. Tarnutzer, Coira, quali membri — era di avere l'appoggio e l'adesione di tutte le regioni del Cantone. Lo sviluppo e lo studio dei problemi tecnici potevano essere affidati all'ufficio cantonale delle costruzioni, presieduto dall'Ing. in capo A. Schmid. Si dovette anche suscitare l'interesse della Germania del sud, del Vorarlberg, del Liechtenstein e dell'Italia del nord. In tale propaganda naturalmente ci si urtava contro l'opposizione dei sostenitori del San Gottardo. Tale opposizione, aperta o latente, si fece sentire per tutti gli otto anni di attività. Dalle discussioni e dai comunicati del Comitato per il San Gottardo si sentiva sempre più l'affermazione che solo il Gottardo era da tenere in considerazione per una congiunzione europea tra nord e sud.

Tenendo conto di tali difficoltà si chiese dapprima una perizia alla Commissione tecnica del comitato svizzero per le autostrade. Il sopralluogo da parte di questa Commissione, al quale partecipò il presidente Consigliere agli Stati on. Wenk, ebbe luogo il 28 maggio 1953. Un anno dopo si ebbe la perizia che purtroppo non rispondeva alle nostre domande specifiche, ma riconosceva il nostro progetto quale congiunzione nord-sud per la Svizzera orientale. Nel febbraio 1954, attraverso Radio-Zurigo, nell'emissione «Echo der Zeit» ci fu offerta l'occasione di dare un orientamento sul nostro progetto, occasione che si ripeté durante l'assemblea generale della Associazione grigione per il Commercio e l'Industria a Coira. Fu pure organizzata una conferenza stampa con relazioni dell'Ing. in capo Schmid e del sottoscritto e un viaggio di orientamento fino a Roveredo, svoltosi con grande partecipazione alla fine dell'agosto 1954. Il 9 ottobre 1954 l'Ing. in capo Schmid e il sottoscritto poterono parlare in una riunione a San Gallo. Un nuovo passo fu fatto con la riunione alla fine di gennaio a Coira. L'on. Dr. A. Cahannes ebbe la presidenza e oratori furono l'Ing. in capo Schmid, il cons. Dr. Frick,



San Gallo, il cons. Tschümperli, Frauenfeld. La grande sala del « Marsöl » era al completo. Ci potemmo finalmente anche rallegrare dell'attivo interessamento del Governo cantonale. Eravamo dunque riusciti a rendere popolare il progetto della galleria stradale del San Bernardino.

L'anno 1955 fu memorabile. Il Dipartimento degli Interni, riconoscendo la grande importanza delle autostrade, aveva istituito una commissione per progetti stradali il cui compito era l'esame e lo sviluppo delle perizie e dei progetti della rete stradale svizzera e delle congiunzioni attraverso le Alpi, comprese le gallerie per autostrade. Opportuno per il nostro progetto il fatto che l'Ing. in capo Schmid fosse membro di tale commissione. Infatti, come ci si riferì, egli espose e difese il progetto in modo egregio. Però si presentarono nuove difficoltà da superare. Dapprima dovevano essere presi in esame solo i progetti per le autostrade Basilea-Chiasso e Ginevra-St. Margrethen. I progetti per strade alpine con galleria dovevano seguire solo in un secondo tempo. Sorsero poi dubbi e difficoltà per la lunghezza della galleria, di 6,5 km. Ma infine la strada del San Bernardino con galleria fu accettata come strada nazionale, e ciò grazie agli interventi dell'Ing. in capo Schmid. Questa decisione facilitò di molto la nostra propaganda in Svizzera e all'estero. Di importanza capitale fu però, dopo che il Piccolo Consiglio aveva accettato un progetto generale, la decisione del Gran Consiglio del 26 novembre 1954 di costruire la galleria del San Bernardino. Tale decisione provava in modo evidente che, con eccezioni di poco peso, le opposizioni regionali erano scomparse.

Soddisfacente fu anche il risultato della propaganda all'estero dove, malgrado fossero trascorsi sette anni dal tempo dei nostri primi passi, l'interesse per il nostro progetto non si era spento né a nord, né a sud. Buchs o Bregenz divennero per il Nord i luoghi di riunione e ci si trovava annualmente con Autorità e membri delle Camere di commercio. Specialmente tre avvenimenti sono da segnalare: una riunione aperta a tutti con relazioni dell'Ing. in capo Schmid e del sottoscritto, che ebbe grande successo e una conferenza, che ebbe pure luogo a Bregenz, con delegati di Autorità, delle Camere di Commercio e di Associazioni tecniche sotto la presidenza del sindaco, Dr. Tizian. In tale conferenza venne esaminato il nostro progetto come si sarebbe presentato alla fine del 1959. In una discussione tra il Dr. Tizian, il Console Dr. Zumstein e il sottoscritto alla Radio Vorarlberg potemmo esporre i nostri punti di vista e mettere specialmente in evidenza i grandi vantaggi che il progetto del San Bernardino prometteva al Vorarlberg, alla Germania e alla Svizzera orientale. Per due volte durante il 1958 ci fu dato di ospitare da noi membri delle Autorità e delle Camere di Commercio germaniche, del Vorarlberg e del Liechtenstein. Alla fine di febbraio, il Dr. Zumstein, console della Germania occidentale a Bregenz, espose a Coira in una brillante conferenza l'interesse del Baden-Württemberg e della Baviera al nostro progetto. Gli porgiamo i nostri sentiti ringraziamenti perché è attraverso la sua attività che i nostri progetti hanno trovato eco anche nella Repubblica di Bonn. Il 12 e 13 settembre 1958 si organizzò nuovamente un

orientamento e un viaggio di studio al quale parteciparono i ministri competenti per le costruzioni stradali del Baden-Württemberg e della Baviera. La nostra propaganda infatti si proponeva pure — nel nord — di promuovere la costruzione di strade nella direzione lago di Costanza-Lindau-Bregenz, Ciò che è importante non solo per la strada del San Bernardino, ma anche per tutta la Svizzera orientale e specialmente per il Grigioni con i suoi numerosi luoghi di cura e di villeggiatura. I risultati di tale propaganda si fecero notare in tutta la stampa della Germania meridionale:

«Desiderio e meta di quattro paesi: la galleria del San Bernardino. La realizzazione è vicina. Costruite autostrade al lago di Costanza. Raramente nel corso della storia moderna istanze regionali e locali hanno collaborato tanto intensamente a un progetto. In una emissione di mercoledì, attraverso Radio-Vorarlberg si illustrò lo stato attuale di un progetto della galleria del San Bernardino e i compiti che ne derivano per la regione dell'Allgäu e Südbayern. La discussione era stata registrata al Consolato di Germania a Bregenz. Vi parteciparono il cons. Dr. Planta, presidente del Comitato svizzero per il San Bernardino, il sindaco di Bregenz, Dr. Tizian, presidente del comitato internazionale per il traffico sul lago Bodamico e il Console di Germania a Bregenz, Dr. Carl Zumstein».

L'articolo, dopo l'illustrazione dell'importanza di una congiunzione nord-sud, termina:

«I doveri per un prossimo futuro si impongono da sè. Dal quindicesimo secolo i commercianti di Augsburg, Ravensburg, Lindau avevano regolare contatto con Milano. Canapa e lino dell'Allgäu, cavalli italiani per i commercianti di Lindenberg passavano per la strada del San Bernardino. È il passo classico, sicuro, attraverso le Alpi che deve ridiventare di attualità nell'era dell'automobile».

Dopo i passi fatti a Bregenz, il Comitato per la costruzione di strade nella regione di Ulm - lago di Costanza, presieduto dal sindaco di Ulm, Dr. Pfizer, diramò il seguente ordine del giorno:

«Seguendo l'invito della Camera di Commercio e Industria del Vorarlberg l'Associazione per le relazioni di grande traffico del lago Bodamico unitamente alle Camere di Commercio di Ravensburg e Lindau si è riunita a Bregenz il 16.12. 1959, ed ebbe occasione di sentire la relazione da parte svizzera e austriaca. Da parte svizzera parlarono il presidente del Comitato pro San Bernardino, cons. Dr. Planta, e l'Ing. cantonale di San Gallo, Ing. Pfiffner. Da parte dell'Austria parlò come delegato ufficiale il «Landesstatthalter» Ulmer, e il capo del Dipartimento costruzioni del Vorarlberg, Dr. Fulterer. Furono discussi gli interessi della Valle del Reno e del triangolo Svizzera-Austria-Germania, giungendo a queste conclusioni:

1. la congiunzione est-ovest, St. Margrethen-Zurigo-Ginevra è, nel tratto St. Margrethen, in costruzione con un'autostrada di primo grado della larghezza di 2 x 12 m;
2. la congiunzione St. Margrethen-Coira è, da St. Margrethen a Oberriet, in costruzione con un'autostrada di seconda classe, della larghezza di 12 m.;
3. la strada nazionale Sargans-Coira quale accesso al San Bernardino sarà ultimata nei tratti principali entro il 1962;
4. i lavori di preparazione per la galleria del San Bernardino furono messi all'appalto; l'inizio del lavoro della galleria è previsto per la fine del 1960;



5. l'ampliamento della strada nazionale n. 1 Bregenz-Feldkirch è in gran parte ultimato; anche i lavori al passo dell'Arlberg sono in pieno svolgimento. L'autostrada austriaca Bregenz-Feldkirch, con congiunzione a St. Margrethen, è progettata.

Con tali progetti da parte svizzera e austriaca diventa di urgente attualità il perfezionamento dei progetti da parte germanica. La nostra Commissione domanda quindi di accelerare i lavori di ampliamento alle strade nazionali B 30, B 31, B 18/12 di modo che almeno queste autostrade siano ultimate nel 1964, cioè contemporaneamente all'ampliamento delle strade internazionali in Svizzera e in Austria. Siccome queste strade, in un vicino futuro, non potranno bastare al traffico sempre crescente, chiediamo che si abbia in più a studiare il progetto di una strada di traffico internazionale Ulm - Lago Bodamico adeguata alle nuove esigenze ».

Il nostro vicino a sud, l'Italia, dimostrò subito un grande interesse alla galleria del San Bernardino. Alle giornate di orientamento nel giugno 1955 parteciparono i presidenti delle Province di Como, Milano, Genova, accompagnati da esperti, da membri delle Camere di Commercio e dalle Autorità del Porto di Genova. I primi passi per la propaganda in Italia erano fatti. La seguente risoluzione fu presa a voto unanime:

« Autorità genovesi e milanesi, qui riunitesi per iniziativa del Comitato pro San Bernardino con quelle dei Grigioni, di San Gallo e di Turgovia per l'esame del progetto di traforo del San Bernardino, hanno ascoltato con profondo interesse la relazione tecnica dell'Ing. Schmid, e sono giunti alla conclusione che il tunnel attraverso il San Bernardino realizzerà la più rapida comunicazione possibile tra Genova, Milano e la Svizzera orientale, favorendo i trasporti per via camionale verso i paesi del Nord-Europa.

Questa via costituirà anche la naturale continuazione della costruenda camionale Genova-Milano-Chiasso e potrà mettere a disposizione dei turisti una nuova zona, che per questa via sarà facilmente accessibile anche alle spiagge della Riviera Ligure. I Convenuti non possono che elogiare i progettisti e gli animatori della riunione assicurando che tornando ai loro paesi, attraverso le parole e la stampa, porteranno a conoscenza di tutti la vitale importanza della nuova strada, destinata ad essere arteria di vita della nuova Europa ».

Nel 1957, il 15 luglio, si organizzò a Varese una nuova seduta animata dal presidente della provincia, sig. Aristide Marchetti. Il Cons. Lardelli, il Dr. Tuor e il sottoscritto esposero in tale occasione i piani per la congiunzione nord-sud. Alla fine di dicembre 1957, promossa dal presidente della provincia di Milano, Avv. Adrio Casati, vi fu un'altra importante manifestazione, durante la quale da parte di tecnici italiani venne esposto il problema della congiunzione della Lombardia attraverso le Alpi verso il Nord, rispettivamente per i passi dello Spluga, del San Bernardino e dello Stelvio. Il nostro progetto stava evidentemente in primissimo piano, malgrado che gli aderenti di un traforo dello Spluga fossero molto numerosi. Il presidente della provincia di Genova, Avv. Giovanni Maggio, prese in tale occasione chiara posizione in favore del San Bernardino, giustificandola con la probabilità di una realizzazione prossima e con il grande bisogno della città di Genova di una simile congiunzione praticabile tutto l'anno. In occasione dei

miei viaggi di vacanza al sud, mi fu possibile tenere sempre al corrente dei nostri progetti il Segretario generale della Camera di Commercio, Prof. Dr. Minoletti. Per la sua collaborazione attiva e per il suo interessamento gli saremo sempre riconoscenti.

Nel 1960 andò finalmente in porto la legge sulle strade nazionali e le Camere fissarono la rete stradale. Rimaneva da decidere l'aumento della tassa doganale sulla benzina. A grande maggioranza le Camere accettarono le proposte del Consiglio federale. Tale progetto venne però respinto, su referendum, in votazione popolare.

Di conseguenza si ebbe un altro ritardo nella costruzione delle strade nazionali. Il nostro Comitato si mise subito in relazione con membri del Consiglio nazionale e del Consiglio federale, chiedendo che si decretasse l'inizio dei lavori della galleria del San Bernardino. Di grande efficacia e importanza fu l'energico intervento del Piccolo Consiglio con l'on. Lardelli alla direzione del relativo Dipartimento. Molto valido fu l'interessamento positivo del cons. federale Tschudy e finalmente la proposta fu accettata anche dall'intero Consiglio federale. Dobbiamo un ringraziamento al Consiglio federale e in special modo al cons. fed. Dr. Tschudy e al capo ispettore delle costruzioni, Dr. Ruckli, per averci concesso più volte la possibilità di discutere il nostro problema. Grazie a queste discussioni non si dovette attendere altre decisioni circa il dazio sulla benzina. Il 21 dicembre 1960 vennero pubblicati gli appalti. Parteciparono all'appalto cinque consorzi. La direzione dei lavori fu assunta dall'Elektro-Watt SA Zurigo; per i lavori del tronco nord si impegnò la Ditta Schindler SA, Lucerna; per il tratto sud la Ditta Losinger SA, Berna. I lavori hanno avuto inizio alla fine del luglio 1961.

Il nostro Comitato ritenne giunto il momento di emanare un comunicato attraverso la stampa nazionale e quella estera. Oltre a ciò si informarono preventivamente le Autorità germaniche, austriache, del Liechtenstein e quelle italiane. Le reazioni furono soddisfacenti. Il 13 luglio, il presidente della Provincia di Milano, Avv. Adrio Casati rispose come segue:

«Egregio Dottore, ho ricevuto la Sua cortese comunicazione dell'8 corrente e prendo atto con molto piacere del prossimo inizio dei lavori della galleria autostradale del San Bernardino, inizio che corona i voti di quanti da tempo si stanno interessando al problema; prima fra tutti gli egregi componenti del Comitato pro San Bernardino. Nel formulare i migliori voti per il compimento sollecito dell'importante traforo, che interessa pure le nostre contrade, mi è caro auspicare che — risolto il problema del San Bernardino — possa essere affrontato anche quello dello Spluga, che tanto sta a cuore alla Lombardia. Le ricambio i migliori saluti».

Il suo accenno a una galleria dello Spluga abbisogna di una spiegazione. Già da due anni il Comitato italiano per lo Spluga era in relazione con noi. La nostra posizione era chiara: non ci saremmo occupati di un tale progetto, finché la galleria del San Bernardino non fosse realizzata, giacché una seconda congiunzione nord-sud avrebbe sicuramente ostacolato i nostri piani.

Sappiamo che ampie cerchie in Italia sono interessate a un traforo dello

Spluga. Sebbene siamo convinti che con lo sviluppo continuo del traffico automobilistico una simile prospettiva sia giustificata, dobbiamo però ricordare agli interessati che prima di tutto sarebbero da chiarire diversi problemi e posizioni. Resta inteso che una tale opera è realizzabile soltanto sulla base dell'economia privata.

Mentre alcuni importanti giornali svizzeri ignorarono il nostro comunicato inviato all'agenzia telegrafica svizzera, l'eco dall'estero fu positiva e tra altri ci scrisse il 2 agosto 1961 l'on. A. Marchetti, presidente della Provincia di Varese:

«La ringrazio con particolare soddisfazione delle concrete e risolutive notizie fattemi pervenire con la cortese lettera 24.7 u.s. circa l'avvenuto inizio dei lavori del traforo del San Bernardino. Ottimo ed opportuno il comunicato stampa allegato. Mi è grata l'occasione per porgerLe distinti saluti».

Dal già citato Segretario generale della Camera del Commercio italiana, Prof. Dr. Bruno Minoletti, ricevemmo il 10 agosto:

«La ringrazio della Sua lettera del 24 luglio e dell'invio del comunicato stampa. Di esso curerò volentieri la diffusione anche nel mio ambiente. Mi abbia cordialmente».

La meta postasi dal nostro Comitato è finalmente raggiunta. Si è dato il via ai lavori per il traforo della galleria del San Bernardino. Da tre decenni il nostro Comitato si è impegnato, prevedendo lo sviluppo economico generale, per realizzare una congiunzione nord-sud attraverso il nostro Cantone. L'impulso al nostro tenace lavoro fu dato dal rapido aumento del traffico automobilistico. Le cifre seguenti, rilevate dall'Ufficio statistico federale germanico di Wiesbaden, ufficio di controllo delle entrate a Lindau di viaggiatori con passaporto o tessere personali ne sono la dimostrazione:

|             | 1955      | 1957      | 1959      |
|-------------|-----------|-----------|-----------|
| Viaggiatori | 2'817'136 | 3'538'077 | 3'852'110 |
| Automezzi   | 746'446   | 1'000'885 | 1'258'869 |

Lo sviluppo economico della Svizzera, della Germania e dell'Italia con le loro grandi industrie e il commercio sempre più esteso, giustificava pienamente un allacciamento praticabile durante tutto l'anno attraverso le Alpi. Col traffico motorizzato la strada ha oggi una parte importantissima. È dunque evidente che la strada del San Bernardino con la nuova galleria sarà tra poco di eminente importanza per la sua posizione geografica unica e per la praticabilità durante tutto l'anno - e in ispecie durante l'inverno -. La nostra economia, e specialmente l'industria alberghiera, ne trarranno vantaggio sotto ogni rapporto.

Il Grigioni avrà il suo posto nel traffico internazionale. La giusta rivendicazione che, dopo il traforo ferroviario del San Gottardo, Grigioni e Svizzera orientale avanzarono per una congiunzione Nord-Sud è così soddisfatta.

Il Presidente del Comitato pro autostrada del  
San Bernardino: *Dr. R. Planta*