Zeitschrift: Quaderni grigionitaliani

Herausgeber: Pro Grigioni Italiano

Band: 33 (1964)

Heft: 4

Artikel: I valichi alpini del Grigioni e la loro importanza economica nella storia : con speciale riguardo al Passo del San Bernardino

Autor: Jenny, Rodolfo

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-26546

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 24.07.2025

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

RODOLFO JENNY

I valichi alpini del Grigioni e la loro importanza economica nella storia.

Con speciale riguardo al Passo del San Bernardino

V (Continuazione)

Il diritto alla ferrovia delle Alpi Orientali.

In base agli irrefutabili argomenti giuridici addotti da Hans Schmidlin nella sua opera fondamentale intorno alla questione della ferrovia delle Alpi Orientali, argomenti ancor sempre validi, «le due sovvenzioni federali del 1898 e del 1907 per la rete ferroviaria a scartamento ridotto non possono essere per nulla considerate come compenso per la sovvenzione alla ferrovia delle Alpi Orientali, né in base al loro scopo, né in base alla legge di concessione», poiché il sussidio di 4'500'000 fr. garantito dalla legge sulle sovvenzioni del 22 agosto 1878 si riferiva ad una comunicazione attraverso i Cantoni della Svizzera orientale, destinata a facilitare attraverso questi Cantoni il traffico fra Germania e Italia. Questo diritto dei Cantoni orientali a una linea internazionale nord-sud sussiste tuttora né viene toccato dal sussidio alla Ferrovia Retica, poiché la concessione a favore della ferrovia grigione a scartamento ridotto rappresenta un privilegio giuridico del Grigioni nei confronti degli altri Cantoni della Svizzera orientale. Ne segue che ogni aiuto finanziario della Confederazione alle Ferrovie Retiche non potrà mai pregiudicare il diritto dei Cantoni della Svizzera orientale ad una linea di transito nord-sud, perché in tal modo sarebbe compromesso il carattere legale del sussidio alla ferrovia delle Alpi orientali e lo stesso diritto alla medesima. Questa questione è stata sufficientemente chiarita nei suoi termini giuridici da Pinösch, Gengel, Brügger e da parecchi altri, il che ci dispensa dall'entrarvi più addentro, risultando le conclusioni dell'ampia bibliografia sulla ferrovia delle Alpi Orientali sempre più chiaramente a favore dei cantoni interessati a quella ferrovia.

In considerazione dell'importanza economica del traffico alpino grigione e del chiaro fondamento giuridico per una linea di transito attraverso il Cantone chi scrive ha potuto affermare, in occasione della conferenza stampa del 27/28 agosto 1954 per il progetto del San Bernardino, che nel Grigioni e nella Svizzera orientale non si riuscirà mai a comprendere «che la Svizzera centrale discutendosi di un traforo delle Alpi in relazione all'urgente costruzione della rete stradale svizzera possa chiedere, per bocca del Landamanno Joller, oltre alla costruzione di una strada lungo la riva sinistra del Lago dei Quattro Cantoni da Stans a Altdorf passando per Beckenried-Seelisberg, e destinata ad alleggerire l'Axenstrasse, oltre e accanto alla gal-

leria del S. Gottardo finanziata con fondi stradali e ferroviari, anche un secondo tunnel ferroviario ad un binario per il trasporto delle automobili e che riproponga il progetto allestito 25 anni fa dall'Ing. Gruner di Basilea, che prevedeva sin d'allora una galleria di base destinata al traffico ferroviario e a quello automobilistico fra Amsteg e Bodio. Questa galleria, di oltre 50 km di lunghezza e del costo di costruzione di 1,2 miliardi, corrisponderebbe, secondo il Landamanno Joller «nella sua grandiosa concezione e in rapporto alle possibilità tecniche odierne, all'iniziativa della prima galleria del San Gottardo». Il Landamanno aggiunge poi, a consolazione del Grigioni: « L'interesse di questo progetto sta anche in ciò che, essendo previsti i camini di ventilazione presso Sedrun, Lucomagno e Faido, i Grigioni verrebbero a guadagnare due stazioni sulla linea del S. Gottardo ! ». Come ogni progetto di traforo automobilistico attraverso il S. Gottardo, anche questo progetto ha il difetto gravissimo di non tenere conto della politica dei traffici, poiché tutti questi progetti devono essere presi in senso assoluto come concorrenza alla ferrovia del S. Gottardo, anche nel caso che dovessero venire realizzati «con la collaborazione» delle Ferrovie federali e con l'apporto di «crediti ferroviari». Tenuto conto dell'entità degli investimenti propria delle costruzioni stradali o ferroviarie, nessuno di questi progetti può essere giustificato, dal punto di vista dell'economia pubblica, poiché proprio la necessità di alti investimenti per la strada e per la ferrovia esige una concentrazione delle forze, così che ogni dispersione in linee diverse reciprocamente concorrenti deve essere evitata e impedita ad ogni costo. Come la concezione della rete ferroviaria, così anche quella della rete stradale deve essere retta dal concetto degli investimenti concentrati, perché solo su tale fondamento si possono raccogliere sopra un minimo di vie commerciali i volumi massimi di trasporto. E ciò è già richiesto dal fatto che il traffico merci della Svizzera è di per sé limitato dalla natura stessa della nostra economia e che esso segue nel suo orientamento un'unica direzione (nord-sud). La Svizzera importa generi alimentari e materie prime ed esporta prodotti industriali, generi, dunque, di peso ben determinato, ciò che riguardo al volume determina un'importazione ben maggiore dell'esportazione. In seguito a questa caratteristica propria della struttura economica della Svizzera, le costruzioni devono essere guidate dalla massima prudenza, perché solo un volume di trasporti adeguato ripartisce in giusta misura i costi annuali fissi del capitale d'investimento delle singole linee e quindi grava meno, per logica conseguenza, sulle singole funzioni di trasporto. Se strada e ferrovia devono poter adempire la loro funzione economica, cioè la possibilità del minimo costo di trasporto, non si può assolutamente pensare ad una seconda galleria ferroviaria a binario unico posta accanto alla galleria ferroviaria esistente, già in considerazione del massiccio capitale d'investimento. Riservare la seconda galleria ferroviaria al trasporto automobilistico significherebbe perdere di vista lo scopo economico ultimo della strada e della ferrovia, poiché un simile tracciato sarebbe indirettamente opposto alla diminuzione di spese di trasporto che si deve economicamente perseguire

data la inevitabile concorrenza interna. E a nulla servirebbero, a tale scopo, gli allacciamenti a Sedrun o sotto il Lucomagno. Il Direttore della costruzione del Nidvaldo, Landamanno Joller, non tiene conto, nella sua pianificazione, del carattere essenziale che strada e ferrovia hanno al servizio dell'economia pubblica, come garanzie di costi di trasporto che siano i più favorevoli per l'economia pubblica ».

« I costi di trasporto sono e restano di importanza fondamentale per lo sviluppo economico di una nazione, ciò che la storia del traffico alpino grigione ha dimostrato in modo irrefutabile molto tempo prima che si parlasse di economia nazionale. Con un giusto tracciato la diminuzione dei costi di trasporto può essere accentuata e può avere più larghi effetti sull'economia generale, ciò che è di importanza fondamentale per l'economia pubblica. Sbagliava Eggenschwyler ad affermare che « strade e ferrovie non possono essere messe allo stesso livello di scuole, musei e ospedali come opere filantropiche volte ad elevare il benessere generale », poiché non richiede dimostrazione il fatto che la riduzione dei costi di trasporto, frutto di una corretta progettazione e di una giusta concentrazione dei traffici, libera anche le merci di poco valore specifico, cioè le merci di massa, dai vincoli che le legano al luogo di produzione, le rende più commerciabili e le avvia ad un più vasto mercato, quando non addirittura al mercato mondiale », ciò che torna naturalmente a tutto vantaggio della comunità.

« Una politica economica rettamente orientata apprezza quindi il traffico massiccio di merci a buon mercato, trattandosi di merci di necessità vitale. Solo la riduzione dei costi di trasporto rende commerciabili tali merci e conduce a riduzioni nelle regioni di consumo, rendendo possibile la concorrenza di zone lontane accanto a quella locale, concorrenza che prima era esclusa per le alte spese di trasporto. Nella zona di produzione, invece, il prezzo aumenta, poiché anche quando il mercato locale è saturo resta la possibilità dell'esportazione, ancora conveniente grazie alla diminuzione del costo di trasporto. Logica conseguenza della diminuzione del prezzo di trasporto è dunque un giusto equilibrio dei prezzi, con diminuzione nella zona di consumo e aumento in quella di produzione, dunque condizioni ideali per ogni azione o pianificazione commerciale. Con la diminuzione del prezzo nella zona di consumo, il consumo aumenta immediatamente, e ne viene quindi influenzata la produzione, la quale a sua volta è liberata dalla limitazione locale dalla diminuzione del costo di trasporto e può quindi essere aumentata in misura notevole. Tutte queste premesse sono finalmente causa di una diminuzione dei costi di produzione e quindi di aumento della quantità di produzione, portano a maggiore cifra di affari, alla concorrenza, alla diminuzione del prezzo delle materie prime, allo sviluppo di fabbriche e di grandi aziende e in ultima analisi allo sviluppo industriale, all'allargamento del mercato fino a proporzioni mondiali ».

La ferrovia dello Spluga.

« Considerando questi fatti e l'importanza economica del livello dei costi di trasporto, che a sua volta viene in gran parte determinato dalla scelta del

tracciato e dalle caratteristiche della via di trasporto, ogni galleria a lato di quella ferroviaria già esistente nella regione del S. Gottardo deve essere considerata un lusso superfluo. Se da parte della Svizzera centrale, nella discussione intorno ad una galleria automobilistica alpina si propone un secondo tunnel ferroviario ad un binario attraverso il S. Gottardo, o addirittura una galleria di base per strada e ferrovia fra Amsteg e Bodio, il Grigioni è legittimato a ricordare che una galleria di base Thusis-Chiavenna non solo sarebbe di 15 km più breve di quella Amsteg-Bodio, ma che sarebbe ben più giustificata dal punto di vista dell'economia pubblica della Svizzera orientale e di tutta la Svizzera. Nello studio di un'attivazione economica della Svizzera orientale in rapporto alla navigazione del corso superiore del Reno e allo sviluppo delle vie fluviali a nord e a sud delle Alpi, la commissione svizzera di pianificazione ha affermato che solo la navigabilità del Reno rappresenta un mezzo atto ad esercitare sull'economia della Svizzera Orientale uno stimolo attivo e duraturo ».

Con ciò si pone automaticamente il problema di una linea alpina di transito attraverso il Grigioni per mettere in comunicazione rapida e poco costosa le zone economiche e per allacciare fra loro le reti fluviali a sud e a nord della catena alpina. Ciò si può realizzare certamente a minor prezzo e più economicamente con una galleria di base fra Thusis e Chiavenna che con una fra Amsteg e Bodio, perché una linea ferroviaria a bassa quota attraverso le Alpi grigioni non richiede né rampe di accesso né costosi sviluppi e quindi assicura costi di trasporto ad un livello che mai permetterà la configurazione morfologica e topografica della linea del S. Gottardo, con le sue ripide rampe di accesso a nord e a sud. Ne sono premesse negative le ingenti somme di investimento, le spese di esercizio e di manutenzione e la straordinaria lunghezza virtuale delle rampe di accesso, ragioni per cui una linea di transito nelle Alpi orientali, senza notevoli pendenze, non è più postulato solo svizzero o svizzero-orientale, ma addirittura europeo, poiché nei riguardi delle merci di massa si raggiungerebbe un costo di trasporto che nessun'altra ferrovia alpina è in grado di assicurare nemmeno approssimativamente. La tettonica delle Alpi orientali nella regione del Grigioni permette ad un traforo ferroviario di base Thusis-Chiavenna un accesso senza pendenze, penetrando profondamente al centro della regione alpina e con entrata molto più a sud che il portale nord di una galleria Amsteg-Bodio. Né graverebbero su una tale linea le pendenze e le contropendenze che gravano tanto pesantemente sui trasporti della linea del Monte Ceneri e della Zurigo-Zugo, ambedue gli accessi del S. Gottardo sono infatti caratterizzati da rampe di salita e di discesa, ciò che si ripercuote sui costi di trasporto e sulla capacità delle linee nei momenti di punta. Un'analisi approfondita delle linee d'accesso, che lo spazio qui non ci consente, dimostra l'inferiorità del S. Gottardo dal punto di vista dell'economia dei trasporti ».

« Stabilito che il livello dei costi di trasporto, sul quale influiscono anche le linee di accesso, deve essere valutato come indice del processo economico generale, e quindi anche di quello culturale e del benessere pubblico,

considerato che commercio, traffico ed industria ne sono condizionati, che scambi commerciali, produzione e consumo e l'intero sviluppo economico di una nazione devono essere ritenuti conseguenza della razionalità delle linee di comunicazione e di corretti tracciati, è chiaro che una galleria di base Thusis-Chiavenna non può mancare di esercitare influenza determinante sull'industria svizzera e sulle regioni industriali di Basilea e di Zurigo, perché tale ferrovia formerebbe la base fondamentale della piramide industriale fra Zurigo e Winterthur. E per il Grigioni sarebbe risolta definitivamente la questione della Ferrovia Retica, con una soluzione che non avrebbe più niente a vedere con il « caso speciale del Grigioni » e che dovrebbe essere straordinario incremento per l'economia pubblica e per il turismo del Cantone ».

Precedenza al San Bernardino.

« Siccome la costruzione di una galleria di base attraverso le Alpi grigioni difficilmente riuscirà a imporsi come problema nazionale, deve essere data senz'altro la precedenza alla costruzione di una galleria automobilistica attraverso il San Bernardino, perché questo traforo non solo sarà stimolo per l'economia di tutta la Svizzera orientale, ma anche perché non entrerà in concorrenza con alcuna delle esistenti ferrovie internazionali, ciò che non può essere detto dei progetti di gallerie automobilistiche nella Svizzera centrale e in quella occidentale. Per il violento soffocamento della tradizione dei valichi alpini nel secolo XIX, soffocamento che ha tolto al Cantone ogni base di sviluppo economico, il Grigioni, come l'intera Svizzera Orientale, ha un diritto non solo giuridico ma anche economico e basato sulla politica dei trasporti al traffico attraverso il San Bernardino, né va sottovalutato il fatto che ogni rafforzamento economico di una parte della Svizzera corrisponde ad un rafforzamento dell'intera economia e del benessere generale di tutto lo Stato. A tale scopo serve solo la galleria del San Bernardino, non invece un secondo tunnel sotto il S. Gottardo, come provano le considerazioni economiche e di politica dei trasporti.

« Pure senza tenere conto di queste considerazioni risalta, nel confronto fra una galleria del San Bernardino e una del S. Gottardo, l'antichissima superiorità dei valichi grigioni, superiorità documentata con inequivocabile e indubitabile chiarezza dalla storia dei valichi alpini grigioni attraverso i secoli ».

« Dal profilo della politica dei trasporti è evidente il chiaro vantaggio della linea svizzero-orientale nei confronti del collegamento nord-sud attraverso il S. Gottardo. Specialmente per quanto concerne i trasporti per antocarro e autotreno ciò ha un'importanza economica fondamentale. I due progetti presentati dal Landamanno Joller confermano senza volerlo questo stato di cose, non potendo essi progetti essere considerati altro che soluzioni di ripiego suggerite dai Cantoni interessati alla linea del S. Gottardo. Essi non tengono conto né dei principi più ovvi né delle verità della scienza

dell'economia dei traffici, né di quelli di una progettazione scientifica. Infatti, se da una parte il progettato secondo traforo destinato al trasporto degli autoveicoli, a lato a quello ferroviario esistente, dimostra la mancanza di una concezione esatta dell' alto livello di investimento richiesto da strada e ferrovia e delle ripercussioni sui costi di trasporto, dall'altra, una galleria di base da Amsteg a Bodio non solo porterà all'abbandono della linea esistente ma anche non tiene assolutamente conto del fatto che la progettazione di una galleria automobilistica deve ispirarsi ad altre considerazioni dell'economia dei trasporti, specialmente per quanto concerne il suo punto di culminazione. Dall'altezza del punto di culminazione dipende la lunghezza della galleria. L'abbassamento di tale punto ha per conseguenza una diminuzione delle spese di esercizio, ma un aumento dei costi di costruzione, cosa che si giustifica per la ferrovia a traffico intenso, specialmente di merci in transito, ciò che evita il sommarsi delle spese di esercizio. Nel caso di una galleria automobilistica le spese di costruzione e quelle di manutenzione cadono, esattamente come per la ferrovia, a carico esclusivo della comunità, mentre quelle di esercizio vengono in massima misura sopportate dall'economia privata. Dal punto di vista della politica dei trasporti questo è il carattere che distingue nettamente un traforo ferroviario da uno automobilistico, ciò che non dovrebbe mai essere dimenticato nella progettazione. Per tali ragioni, se si vuole evitare un'ingiusta ripartizione fra spese di costruzione, di manutenzione e di esercizio, fra oneri dell'economia pubblica ed oneri di quella privata, un traforo automobilistico può essere traforo di base solo in caso estremamente eccezionale. Questa ripartizione degli oneri corrisponde d'altronde, per quanto riguarda la ferrovia, alla capacità di trazione del motore a benzina o ad olio pesante, specificamente diversa, come pure alla capacità volumetrica dei due diversi generi di trasporto. Mentre la ferrovia smaltisce in rapida successione enormi volumi per ogni singolo trasporto, l'autotreno non ha che una sola possibilità di trasporto, molto più ridotta. Si vede quindi che un traforo automobilistico di base non è né desiderato né necessario. Alla luce di questi fatti una galleria automobilistica da Amsteg a Bodio, tenuto conto anche della concorrenza nei confronti della ferrovia del S. Gottardo, ci appare come un sogno fantastico, senza corrispondenza nella realtà dell'economia dei traffici ».

« In relazione allo sviluppo della navigazione nel corso superiore del Reno, della sicurezza da valanghe e dai rigori invernali, dell'enorme zona di retroterra dei valichi alpini grigioni e della loro superiorità documentata della storia, dovrebbe ormai essere chiaro che la priorità può competere solo ed esclusivamente ad una galleria stradale attraverso il San Bernardino, perché solo questo traforo serve ad una corretta pianificazione e allo sviluppo economico di vaste zone del paese, senza pregiudizio per la ferrovia e quindi anche per il patrimonio pubblico della Svizzera ». [2])

Riassumendo: dalla valutazione storica della secolare tradizione del traffico alpino grigioni, sviluppatosi in continuo progresso fino alla costru-

[2]) *Jenny, R.:* Graubündens Passtransit, in: « Bündner Monatsblatt » 1954, pp. 366 ss.

zione della ferrovia del S. Gottardo, tradizione che risale molto più addietro dell'antichità, fino a tempi preistorici e protostorici e documentata attraverso il Medio Evo da un fiorente traffico internazionale fra le zone culturali ed economiche poste a nord e a sud delle Alpi, resta chiaramente dimostrato che l'affermato diritto del Grigioni ad una linea internazionale di traffico alpino, diritto che ha le sue radici nella natura e nella storia, si legittima non solo dal punto di vista della storia del traffico, ma anche da quello di una corretta politica dei trasporti. Dimostrata la realtà storica inoppugnabile che il traffico alpino costituì il vero fondamento dell'economia e del commercio dello Stato delle Tre Leghe fino alla costruzione della ferrovia del S. Gottardo, non si può ammettere che l'unione del Grigioni alla Confederazione e la conseguente « perdita dell'autonomia in politica estera » autonomia posseduta dallo Stato delle Tre Leghe in modo assoluto fino al 1803 e sfruttata economicamente e politicamente attraverso le sue relazioni commerciali e dei valichi, possa portare all'economia pubblica e privata del Cantone un continuo danno causato dalla rinuncia, imposta dalla Confederazione, a una linea di transito delle Alpi orientali. La rivendicazione del Grigioni e dei Cantoni della Svizzera Orientale per una ferrovia delle Alpi orientali, rivendicazione ben fondata nel diritto pubblico, sussiste ancora sempre e giuridicamente non è per nulla toccata né compromessa dall'aiuto della Confederazione alla Ferrovia Retica, aiuto lento, cominciato con vischioso ritardo; né va dimenticato che l'aiuto della Confederazione alla Ferrovia Retica non tocca per nulla la radice del male.

L'originaria fioritura economica dello Stato dei valichi, dovuta anzitutto all'importanza internazionale delle sue strade commerciali e di transito, non sarà più ripristinata da una strada intercantonale del San Bernardino, per quanto il traforo automobilistico attraverso questo monte debba essere considerato come progresso essenziale nello sviluppo economico del Cantone di montagna. Ne segue che la legittima rivendicazione del Grigioni e della Svizzera Orientale per una linea internazionale fra la Germania e l'Italia con traforo di base fra Thusis e Chiavenna conserva tutto il suo valore nei confronti della Confederazione, della Svizzera Centrale e della Svizzera Occidentale. Poiché solo questa condizione fondamentale rende possibile ed assicura una sana prosperità economica, un efficace insediamento di industrie nella zona della Valle del Reno fra Thusis e Sargans e una duratura e certa evoluzione economica del Grigioni e di tutta la Svizzera Orientale.

Solo il commercio e il traffico internazionale e il collegamento internazionale attraverso la Svizzera orientale e l'allacciamento alle linee fluviali della Lombardia, del Reno e dell'Alto Reno possono efficacemente inserire il Grigioni e la Svizzera Orientale nel processo dell'economia e della produzione. La realizzazione della comunicazione automobilistica attraverso il San Bernardino costituisce un primo passo in tale direzione. Questo primo passo tocca gli interessi generali della Svizzera solo indirettamente, ma a lunga vista e in modo assai determinante. (Continua)