

**Zeitschrift:** Quaderni grigionitaliani  
**Band:** 25 (1955-1956)  
**Heft:** 2

**Vereinsnachrichten:** Rivendicazioni del Grigioni Italiano nel campo federale

### **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:** 18.10.2024

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

# Rivendicazioni del Grigioni Italiano nel campo federale

---

25 IV 1947 – 20 XII 1954

## RAGGUAGLI E ATTI

pubblicati a cura della Pro Grigioni Italiano e della Commissione delle Rivendicazioni

III

(Continuazione XXIV 4)

### 4. PROBLEMI IDRICI

#### 1. POSCHIAVO

Come gli stessi Grigioni di lingua italiana ammettono, il problema dell'utilizzazione delle forze idriche è, per Poschiavo, sostanzialmente risolto. Pur tuttavia sono attualmente in corso trattative per la costruzione di un altro bacino di accumulazione sull'alpe Palü. Negli anni 1946 e 1947 è stato costruito un potente elettrodotto per tensioni altissime che permetterebbe di trasportare nella Svizzera settentrionale tutta l'energia elettrica prodotta nella valle di Poschiavo.

La centrale di Campocologno entrò in esercizio nel 1907 e da allora gli impianti furono gradatamente sviluppati. In condizioni normali di precipitazioni atmosferiche la capacità di produzione annua ascende a 260 milioni di kWh, di cui 120 milioni di energia invernale. Si tratta di uno dei più importanti gruppi di forze idriche della Svizzera. Proprietaria è la S.A. delle forze motrici di Brusio.

#### 2. BREGAGLIA

Le abbondanti forze idriche della Bregaglia non furono finora utilizzate, sebbene da molti anni siano allo studio vari importanti progetti. Nel frattempo uno di essi è stato definitivamente messo da parte, avendo il Cantone dei Grigioni negato il suo consenso al progetto che prevedeva la trasformazione del lago di Sils in un bacino di accumulazione e la deviazione dell'Inn verso sud; decisione che il Cantone dei Grigioni, preoccupato di rispettare le bellezze del paesaggio, aveva preso fondandosi sull'articolo 22 della legge federale del 22 dicembre 1916 sulla utilizzazione delle forze idrauliche. Tuttavia, anche senza utilizzare le acque del lago di Sils, è possibile in Bregaglia lo sfruttamento di forze idriche di sicuro rendimento economico. Nel No. 28 delle sue Comunicazioni dell'anno 1942 concernenti le forze idriche disponibili nella Svizzera, il Servizio federale delle acque ha accennato alle diverse possibilità per un conveniente sfruttamento di dette

forze. Da allora i comuni della Bregaglia hanno dato concessioni per l'utilizzazione dell'Albigna e della Mera alle Forze idriche Albigna S. A., alla quale sono interessate la Elektro-Watt, le forze idriche di Brusio S. A. e la Società Nazionale per lo sviluppo delle imprese elettriche con sede in Italia. I piani furono già approvati dal Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie il 10 febbraio 1943 e le concessioni furono ratificate dal Piccolo Consiglio del Cantone dei Grigioni il 20 aprile 1943.

Il progetto prevede la costruzione nella regione del ghiacciaio dell'Albigna, ad un'altitudine di 2050 m, di un bacino d'accumulazione della capacità di 40 milioni di m<sup>3</sup>, e di centrali a Vicosoprano e a Castasegna della potenza di 46.000 kWh, rispettivamente 14.600 kWh. La produzione annua di queste due officine sarebbe valutata approssimativamente a 273 milioni di kWh, di cui 162 milioni pari al 59 per cento sarebbero prodotti nell'inverno. Il prezzo di costo dell'energia invernale, calcolato secondo le condizioni d'anteguerra, ascenderebbe a centesimi 2,24. L'attuazione di questo progetto permetterebbe perciò di fornire grandi quantità di energia invernale a prezzi accettabili. Tuttavia nessun progresso è stato fatto finora verso l'attuazione di questo progetto; indubbiamente siffatto ritardo è dovuto in parte alle grandi distanze che separano la Bregaglia dai centri di consumo e alle conseguenti elevate spese di trasporto. Ora il trasporto dell'energia è facilitato poiché il nuovo elettrodotto accennato alla cifra 1 e che collega gli impianti della S.A. delle forze motrici di Brusio con quelli della città di Zurigo a Tiefencastel passa per Bivio nell'Oberhalbstein da dove si può, con una condotta relativamente corta, raggiungere la valle di Bregaglia (la distanza in linea d'aria da Vicosoprano a Bivio è di 13 km) ed è perciò che questo elettrodotto, sul tratto Bivio-Tiefencastel, è stato previsto per ricevere un secondo tronco di condotta.

Con ragione il Cantone dei Grigioni considera giunto il momento di iniziare i lavori per l'utilizzazione di dette forze idriche. Gli sforzi del Governo sono perciò intesi ad ottenere la partecipazione di imprese elettriche, in primo luogo dei Servizi industriali della città di Zurigo. Nella sua istanza del 27 maggio 1946 il Piccolo Consiglio del Cantone dei Grigioni chiedeva alla Confederazione di intervenire presso una impresa di elettricità della Svizzera orientale per indurla ad un sollecito inizio dei lavori, ciò che avrebbe per effetto di aumentare l'energia invernale e di migliorare le condizioni economiche della Bregaglia. Il Piccolo Consiglio riconobbe pienamente i meriti del Servizio federale delle acque, il quale era intervenuto per sollecitare l'esecuzione dei progetti delle forze idriche. Da allora il Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie si mise in relazione con la Direzione dei Servizi industriali della città di Zurigo, alla quale espose non solo il modo di vedere del Cantone dei Grigioni ma anche i vantaggi che risulterebbero per la città dalla costruzione degli impianti.

Visto che il fabbisogno dei servizi della Confederazione è interamente coperto, una partecipazione di quest'ultima alla costruzione di detti impianti non è da aspettarsi. L'approvazione dei piani — di competenza della Confederazione — è già avvenuta, e le questioni relative alla concessione sono state liquidate dal Cantone. In base all'ordinamento giuridico attualmente vigente, gli interventi della Confederazione e del Cantone possono ancora limitarsi unicamente a raccomandazioni e incoraggiamenti diretti ad inte-

ressati che diano garanzia di serietà. Il Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie è pronto a continuare la sua attività in questa direzione.

### 3. MESOLCINA

La Mesolcina dispone parimente di notevoli forze idriche suscettibili di essere sfruttate. Sfortunatamente i lavori preliminari necessari per una razionale utilizzazione non sono ancora stati spinti innanzi come quelli per la Bregaglia. Sin dal 1918 un Consorzio formato dalla Motor-Columbus S. A. e dalla Lonza S. A. aveva manifestato il suo interesse, senza però procedere all'attuazione di piani. Nel corso dei suoi studi sulle possibilità di costruzione di bacini d'accumulazione nella Svizzera, il Servizio federale delle acque esaminò anche la possibilità di un lago artificiale nella regione del San Bernardino. I risultati di queste indagini furono esposti nel No. 29 delle Comunicazioni del Servizio federale delle acque. I periti federali che avevano esaminato il problema dell'utilizzazione delle forze idriche del Reno posteriore e delle regioni limitrofe, giunsero alla conclusione che l'utilizzazione delle forze idriche della Mesolcina potrebbe essere presa in considerazione solamente più tardi, eventualmente collegando il bacino d'accumulazione del Lampertschalp e di Zervreila con quello del San Bernardino ed utilizzando i salti della Moesa e della Calancasca, giù giù fino nella regione di Arbedo. Sebbene questo progetto fosse stato posposto dagli esperti ai progetti della Orsera, del Reno posteriore e di Greina-Blenio, il Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie ha chiesto che esso fosse parimente oggetto di approfondito esame. Gli studi eseguiti confermarono il primitivo risultato. Va tuttavia osservato che questo progetto prevede la derivazione di rilevanti masse d'acqua dal bacino di raccolta del Reno anteriore (Glénner) in quello del Ticino, ciò che sarebbe di grave pregiudizio alle forze motrici del Reno e potrebbe giustificarsi solamente se ne risultasse una migliore utilizzazione delle forze idriche. Però non pare che il progetto offra siffatto vantaggio. D'altra parte i bacini d'accumulazione di Zervreila e del Lampertschalp sono già compresi in altri progetti, per esempio in quello di Greina-Nord. Va tuttavia rilevato che le masse d'acqua della Mesolcina sono pur sempre notevoli anche senza afflussi artificiali. Da questa esposizione risulta chiaramente che nel momento attuale non sono ancora chiariti tutti gli aspetti tecnici del problema. Il Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie è pronto a continuare, d'intesa con il Cantone, gli studi intesi a trovare la migliore e più conveniente soluzione. Anche in questo caso come già per le forze motrici della Bregaglia, non entra in considerazione una partecipazione della Confederazione. Invece le autorità federali lasceranno nulla di intentato per incoraggiare i futuri concessionari a costruire gli impianti non appena le condizioni lo permetteranno.

### 5. INDUSTRIA DEL SERPENTINO, MARMO, ecc.

Le pietre naturali come il serpentino, il marmo, il granito, ecc. sono fra le merci per le quali il problema delle spese di trasporto è particolarmente delicato. Per esse è perciò prevista la *tariffa speciale* No. 19, vale a dire la *tariffa speciale più ridotta* delle imprese svizzere di trasporto. E' noto che le aliquote di detta tariffa riescono appena a coprire le spese vive delle

ferrovie. Il sistema fortemente scalare della tariffa speciale No. 19 per grandi distanze torna di vantaggio in modo particolare alla lontana valle di Poschiavo. Inoltre, quando si trattò d'introdurre supplementi di tasse le imprese di trasporto tennero conto delle regioni periferiche del paese, prevedendo che per distanze superiori a 150 km i supplementi rimangono sempre gli stessi che quelli per distanze di 150 km. Questo criterio tariffario contribuisce in grande misura a favorire lo smercio a grandi distanze della specie di pietre estratte nella valle di Poschiavo, ciò che risulta chiaramente dal seguente esempio di calcolo delle spese di trasporto.

*Pietra di cava, come granito, marmo, serpentino, ecc. in carichi di 10 tonnellate per trasporto a piccola velocità.*

Poschiavo - Coira	304 km	140 cts. per 100 kg.
Poschiavo - Zurigo	421 km	152 cts. per 100 kg.
Poschiavo - Berna	548 km	164 cts. per 100 kg.

A questo proposito il Consiglio federale deve inoltre notare che grazie alla tariffa ridotta in vigore per il trasporto delle specie di pietra indigene, il serpentino e il marmo estratti nella valle di Poschiavo possono benissimo sostenere la concorrenza contro il marmo importato dall'Italia per quanto concerne le spese di trasporto, ciò che risulta dai confronti seguenti:

			Ct. per 100 kg.
Poschiavo - Coira	304 km	(T.S. 19 <sup>3</sup> )	140
Chiasso - Coira	336 km	(T.S. 19 <sup>2</sup> )	175
Poschiavo - Zurigo	421 km		152
Chiasso - Zurigo	243 km		158
Poschiavo - Basilea	510 km		160
Chiasso - Basilea	314 km		172

Considerato questo trattamento tariffario straordinariamente favorevole per il trasporto delle specie di pietra indigene, il Consiglio federale ritiene che sia ben difficile pretendere una ulteriore riduzione della tariffa.

## 6. PROBLEMI FERROVIARI

### 1. Ferrovia del Bernina

L'unificazione delle tariffe ferroviarie su tutta la rete delle Ferrovie Retiche è già stata attuata con effetto del 1. febbraio 1948. A contare da questa data, fanno stato su tutte le linee delle Ferrovie Retiche (compresa la già Ferrovia del Bernina) gli schemi delle tasse delle Ferrovie federali; sono naturalmente applicati supplementi di distanza che tengono conto della pendenza. Per la località eccentrica di Poschiavo, quest'innovazione è vantaggiosa specialmente sulle grandi distanze e per la seconda classe, come risulta dal confronto delle tasse qui di seguito:

da Poschiavo per le seguenti stazioni o viceversa	Coira		Zurigo SP		Basilea FFS	
	Prezzi del biglietto d'andata e ritorno					
	2	3	2	3	2	3
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Prima dell'unificazione delle tariffe (fino al 31.1.1948)	83.85	43.05	105.20	58.25	119.95	68.80

Dopo l'unificazione delle tariffe (a contare dal 1.2.1948)

46.55 33.25 56.45 40.35 63.85 45.60

Naturalmente, per brevi percorsi le tasse sono alte anche dopo l'unificazione delle tariffe.

Il nuovo modo di calcolare le distanze di tariffa, introdotto il 1. febbraio 1948 con l'unificazione delle tariffe ferroviarie, ha in parte portato seco, anche sul tratto del Bernina, in ispecie per il traffico locale, un rincaro molto forte del prezzo del biglietto. Per attenuare un po' questo inconveniente, l'amministrazione della Ferrovia retica esamina attualmente la possibilità di modificare il calcolo delle distanze di tariffa, al fine di ridurre, su questo percorso, i chilometri di tariffa per il servizio viaggiatori e bagagli. D'altra parte però le tariffe viaggiatori e bagagli a destinazione di località situate oltre la linea del Bernina non dovrebbero più essere calcolate in base al cumulo di chilometri, bensì in base al cumulo delle tasse parziali. In questo modo i prezzi dei biglietti presenteranno una diminuzione nel traffico locale e un modesto aumento in quello con le altre linee. Nel contempo, i servizi federali competenti studieranno ulteriormente la questione di principio per adattare in parte le tariffe delle zone di montagna, particolarmente elevate, a quelle delle Ferrovie federali.

## 2. Ferrovia Bellinzona—Mesocco

### a) *Allacciamento alla stazione di Bellinzona FFS*

Per l'attuazione di questo postulato furono proposte diverse soluzioni fra le quali, per esempio, quella del progetto Bernasconi e quella del progetto delle Ferrovie Retiche. Quest'ultimo non fu accolto favorevolmente tanto dal Cantone Ticino quanto dalla città di Bellinzona e dalla Mesolcina, la quale ultima chiede che venga eseguito il progetto Bernasconi, considerato come la soluzione più conveniente; nè il Cantone Ticino nè la città di Bellinzona si sono dichiarati pronti ad assumere una parte delle spese preventive nell'anno 1944 a 1,8 milioni di franchi.

In seguito al rifiuto del loro progetto, le Ferrovie Retiche hanno lasciato cadere la cosa; data l'impossibilità di ottenere un aiuto finanziario ricorrendo ai crediti stanziati per procurare occasioni di lavoro, esse non sono in grado di sostenere le spese dell'allacciamento dopo che hanno già speso 2,3 milioni di franchi per l'ammodernamento della linea Bellinzona-Mesocco; questi lavori compresero il parziale rinnovamento della soprastruttura, dei fabbricati e della linea di contatto, il miglioramento e la regolarizzazione dell'intera linea e l'acquisto di nuovo materiale rotabile. Detti lavori furono inoltre nella maggior parte aggiudicati ad impresari della valle. Oltre a ciò le Ferrovie Retiche devono curare l'esecuzione di altri lavori di costruzione, tra i quali due progetti si riferiscono alla valle di Poschiavo; si tratta dello spostamento della Ferrovia del Bernina a Sant'Antonio e Le Prese, grazie al quale dovranno essere eliminate due pericolosissime strozzature della strada cantonale negli abitati sopra indicati. Il preventivo per detti lavori ascende a 750'000 franchi.

### b) *Prolungamento fino a San Bernardino villaggio*

Questo progetto fu allestito già nel 1926 e fu rielaborato nel 1946; esso prevede una spesa di 16 milioni di franchi. Detta enorme somma si spiega

con il fatto che per una distanza in linea d'aria da Mesocco a San Bernardino di 8,5 km, dovrebbe essere superata una differenza d'altitudine di 861 m mediante il traforo di numerose gallerie. Si pone in primo luogo la domanda se l'importanza di San Bernardino come luogo di cura per forestieri giustificherebbe proprio siffatta spesa. Inoltre deve essere tenuto conto che in inverno la ferrovia non potrebbe essere tenuta aperta più a lungo che la strada, mentre però l'allargamento e la riattazione della strada gioverebbe al traffico in modo notevolmente maggiore. Alla costruzione del prolungamento della tratta ferroviaria fa inoltre ostacolo il fatto che un progetto di centrale elettrica prevede la costruzione di un bacino d'accumulazione nella regione del San Bernardino, cui è già stato accennato alla cifra 4 Problemi idrici, numero 3. Prescindendo da siffatte considerazioni, le Ferrovie Retiche non potrebbero assolutamente disporre dei necessari mezzi finanziari per l'attuazione di questo costosissimo progetto di prolungamento.

## 7. PROBLEMI STRADALI

### a) *Adattamento della strada del Bernina al traffico estivo*

Nel corso degli ultimi anni, il Cantone dei Grigioni ha eseguito a proprie spese parecchi lavori di miglioramento di questa strada, tanto dalla parte dell'Engadina che da quella della valle di Poschiavo (pavimentazioni, allargamento di curve pericolose, ecc.). Lo sviluppo della strada del Bernina è previsto nel programma federale di sviluppo delle strade alpine, in considerazione del fatto che non è urgente per quanto concerne il turismo. Il Cantone non ha del resto finora presentato alcuna domanda in questo senso.

D'altra parte, la valle di Poschiavo è collegata all'Engadina dalla ferrovia del Bernina.

Il Cantone, in base a quanto ci è stato comunicato, continuerà a favorire lo sviluppo di questa strada entro i limiti dei crediti disponibili.

### b) *Ammodernamento della strada da Castasegna a St. Moritz*

Questa strada è stata sistemata tra Castasegna e Silvaplana, conformemente al programma federale di sviluppo delle strade alpine e alle norme applicabili. Restano ancora alcuni passaggi troppo stretti nelle località di Silvaplana, Vicosoprano, Borgonovo, Promontogno e Castasegna. La ragione è che i comuni indicati non erano finanziariamente in grado di procedere alle espropriazioni necessarie, come esige la legge grigionese sulle strade. Per il medesimo motivo, non è stato possibile sostituire, all'interno di queste località, i vecchi lastricati con una pavimentazione moderna.

La Confederazione non può in nessun caso mettere a disposizione nuovi crediti, entro i limiti di un nuovo programma di sviluppo delle strade alpine, per il fatto che la sistemazione della strada Castasegna-Silvaplana, eseguita insieme con quella della strada del Giulia entro i limiti del primo programma di sviluppo delle strade alpine, può essere considerata come praticamente terminata. I lavori che restano sono lavori di manutenzione corrente; essi sono compito del Cantone.

### c) *Strada automobilistica del San Bernardino con galleria*

I lavori di sistemazione della strada del San Bernardino sono cominciati nel 1937, con il primo programma di sviluppo delle strade alpine. Cre-

diti per la continuazione di siffatti lavori sono stati previsti, entro i limiti del programma stabilito conformemente al decreto federale dell'11 marzo 1948 concernente il miglioramento della rete stradale nelle Alpi nel 1948 e nel 1949. Per gli anni dopo il 1950, il Consiglio federale prevede parimente, nel suo messaggio concernente la riforma delle finanze federali, la concessione di sussidi per lo sviluppo delle strade di cui si tratta. Nella misura in cui le Camere federali accettarono le proposte del Consiglio federale, sarà dunque possibile prendere in considerazione il compimento della strada del San Bernardino in un secondo programma di sviluppo delle strade alpine.

La questione della costruzione di una galleria di base di circa 5000 m di lunghezza esige ancora uno studio approfondito.

Il 22 giugno 1938, il Consiglio nazionale aveva accettato un postulato Lanicca, che nel 1940 fu tuttavia cancellato dalla lista dei postulati e considerato come liquidato. In questo postulato il Consiglio federale era invitato ad esaminare, se il progetto di costruzione di una galleria per la circolazione delle automobili sul San Bernardino non potesse essere compreso nel programma dei lavori contro la disoccupazione e se i crediti da votare per lo sviluppo delle strade grigionesi non dovessero di conseguenza essere aumentati. Uno studio approfondito di siffatta questione ci sembra prematuro, fino a quando non si sappia se saranno votati nuovi crediti per un secondo programma di sviluppo delle strade alpine. Crediamo tuttavia di dover far osservare già oggi che la costruzione di gallerie stradali nelle Alpi è molto costosa e causa della necessità di provvedere a una ventilazione artificiale. D'altra parte, i crediti ordinari messi a nostra disposizione per lo sviluppo delle strade alpine devono in primo luogo essere destinati al miglioramento delle strade esistenti; questo sarà il caso, anche se dovesse essere previsto un secondo programma di lavori. In siffatte condizioni, la costruzione di nuove strade e di gallerie nelle Alpi passeranno probabilmente in seconda linea.

## 8. TESSITURA E FILATURA

Dal 1934 la « Tessitura di Mesolcina e Calanca » fu sussidiata coi crediti stanziati nel bilancio per il promovimento del lavoro a domicilio. I contributi a fondo perduto ascendono a 11'000 franchi; furono parimente concessi prestiti per un'uguale somma, la quale fu nel frattempo in parte rimborsata. I sussidi furono concessi nei limiti fissati dalle direttive in vigore per il lavoro a domicilio e in base alle richieste presentate. Avuto riguardo alla speciale situazione del Cantone dei Grigioni, come Cantone montano ed anche della Tessitura stessa, la Confederazione assunse ripetutamente più della metà dei contributi occorrenti.

Quando nell'anno 1945 la situazione della Tessitura divenne critica, la Confederazione, in unione all'Istituto di organizzazione industriale della Scuola politecnica federale, fece eseguire un'approfondita perizia intesa a determinare i mezzi più idonei per un durevole risanamento della Tessitura e il modo per approntare detti mezzi. Cantone e Confederazione assunsero ciascuno una parte delle spese derivanti da queste richieste e misero a disposizione il capitale d'esercizio (Fr. 10'000) riconosciuto dai periti e dal Cantone come necessario.

Per quanto concerne il promovimento del lavoro a domicilio nelle altre valli italiane dei Grigioni, la Confederazione sarebbe pronta, di massima,



ad esaminare progetti in questo senso, presentati ed approvati dal Cantone, e a concedere loro, nei limiti dei mezzi a disposizione, l'appoggio necessario. Tuttavia, la Confederazione non può essa stessa introdurre industrie a domicilio in determinate regioni; spetta ai Cantoni ed ai comuni di prendere l'iniziativa e di fare il necessario per l'attuazione dei progetti. La Confederazione deve limitarsi ad appoggiare gli sforzi dei Cantoni e dei circoli privati. In questo senso il Consiglio federale ha elaborato un messaggio alla Assemblea federale sul promovimento del lavoro a domicilio, nel quale è messa in particolare rilievo l'importanza che assume il promovimento del lavoro a domicilio come provvedimento a favore della popolazione montana.

Parecchie sarebbero invece presumibilmente le difficoltà che incontrerebbe la richiesta presentata dalla Pro Grigioni Italiano intesa ad ottenere un largo appoggio finanziario a favore della fondazione di una centrale per la vendita dei prodotti fabbricati dall'industria a domicilio della parte italiana del Cantone dei Grigioni. Detta richiesta deve essere ancora attentamente esaminata, tanto più che i sussidi sollecitati (Fr. 75'000 al capitale d'esercizio, Fr. 30'000 come contributo alle spese, Fr. 10'000 come contributo annuo) in confronto dell'intero credito federale — il quale, per esempio, ascende quest'anno a 120'000 franchi — rappresentano una somma ragguardevole. Vorremmo per intanto accennare al fatto che a Coira esiste già una siffatta centrale per l'intero Cantone, il « Bündner Heimatwerk », la quale ha per scopo di promuovere l'approvvigionamento con prodotti indigeni come pure di procurare lavoro a domicilio e di favorire lo smercio dei prodotti di questo lavoro. Inoltre alcuni anni or sono fu fondata la « Romande, centrale des métiers domestiques », che è la centrale di vendita dei prodotti fabbricati a domicilio della Svizzera occidentale e meridionale. D'altra parte, già da quasi due decenni, esiste a Zurigo lo « Schweizer Heimatwerk » il quale provvede con larghezza di vedute allo smercio nel suo negozio di vendita dei prodotti del lavoro a domicilio e dell'arte popolare delle popolazioni montane.

## 9. TURISMO

### 1. Mantenimento dei biglietti per le vacanze

Questo postulato è già stato accolto con l'istituzione dei nuovi biglietti svizzeri per le vacanze in vigore durante l'intero anno. Si deve tuttavia riconoscere che il precedente abbonamento di vacanze corrispondeva meglio ai bisogni delle popolazioni delle valli periferiche.

### 2. Biglietti domenicali e per le vacanze a prezzi ridotti per le corse postali nella Mesolcina e nella Bregaglia

A contare dal 1947 le poste hanno emesso su tutto il territorio della Svizzera biglietti a prezzi ridotti per le vacanze. I biglietti domenicali sono emessi di volta in volta contemporaneamente a quelli delle Ferrovie federali.

### 3. Maggiore considerazione nella propaganda

Le valli di lingua italiana dei Grigioni devono chiedere appoggio e aiuto adeguato in primo luogo all'Associazione turistica (Verkehrsverein) dei Grigioni. Pur tuttavia è stato fatto un intervento presso l'Ufficio centrale svizzero del turismo nel senso che venga studiata la possibilità di dare, quando se

ne presenti l'occasione, particolare rilievo alle valli di Poschiavo, di Bregaglia e di Mesolcina nelle manifestazioni pubblicitarie di detto ufficio.

#### 4. Sussidio per la produzione di un film

Questo punto deve essere dapprima ulteriormente chiarito dai rappresentanti delle tre valli con le organizzazioni turistiche del Cantone. I comuni che entrano in linea di conto ebbero già un posto ragguardevole in diversi film sui Grigioni.

Qualora dovesse essere girato un nuovo film destinato particolarmente alle valli di Poschiavo, di Bregaglia e di Mesolcina, non potrebbe trattarsi che di un'opera comune nella quale dovrebbero essere interessate anche organizzazioni culturali e di propaganda (Pro Helvetia, Lega svizzera per la protezione del paesaggio, Lega per la protezione della natura, Pro castelli (Burgenverein). In ogni caso l'iniziativa dovrebbe essere presentata alle superiori autorità dagli enti interessati. Non è perciò possibile pensare ad un sussidio federale diretto.

### 10. TRAFFICO RURALE DI CONFINE

Lo sfruttamento dei fondi situati nella zona economica estera da parte di persone domiciliate nella zona economica svizzera. è favorito dalle disposizioni dell'articolo 14, numeri 23 e 24, della legge sulle dogane, come pure dalle clausole dei trattati di commercio o degli accordi concernenti il traffico di confine conchiusi coi paesi esteri confinanti.

Per quanto concerne la frontiera tra l'Italia ed il Cantone dei Grigioni, i numeri 23 e 24 dell'articolo 14 della legge sulle dogane, e l'articolo 16 del trattato di commercio fra l'Italia e la Svizzera del 27 gennaio 1923, disciplinano lo sfruttamento dei fondi situati nella zona economica della Valtellina da parte degli abitanti della zona economica delle valli di Poschiavo e di Bregaglia.

E' opportuno far osservare in proposito che la particolare situazione geografica di queste due valli è stata determinata al momento dell'adozione del numero 24 dell'articolo 14 della legge sulle dogane, poichè appunto questa situazione ha provocato il disciplinamento speciale previsto in tale numero. Inoltre, l'entrata in vigore della legge ha permesso di concedere alle valli grigioni altre facilitazioni amministrative, come la posticipazione dell'importazione del vino nuovo fino al 31 marzo dell'anno seguente la vendemmia (allo scopo di permettere la maturazione del vino nelle cantine situate in territorio italiano ed appartenenti agli abitanti della zona economica svizzera) e l'ammissione in esenzione da dazio delle fecce provenienti dalla pigiatura di queste uve. Tali facilitazioni non valgono per altri settori della frontiera. La situazione geografica ed economica delle vallate grigioni è dunque stata presa in larga considerazione al momento dell'adozione della nuova legge sulle dogane del 1925, poichè essa è stata determinata nel disciplinamento della materia.

Le disposizioni della legge si sono del resto manifestate profittevoli agli abitanti della zona di confine della valle di Poschiavo, se si considera l'aumento verificatosi nella superficie coltivata a vigneto nella zona economica della Valtellina, a contare dal 1926. La tavola qui appresso prova infatti

l'aumento progressivo della superficie dei vigneti coltivati da certi abitanti della zona di confine di questa vallata:

Proprietario A	m <sup>2</sup>	104354	182754	201790
» B	»	17979	17912	18442
» C	»	1310	57073	58833
» D e E	»	19158	91928	136394
» F	»	—	19680	41012

In tali condizioni, non è lecito affermare:

a) che la superficie coltivata in Valtellina dagli abitanti della nostra zona di frontiera non è grande e che si deve permettere l'inclusione dell'intero territorio di Sondrio nella zona alla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 14, numeri 23 e 24, della legge sulle dogane;

b) che la superficie non basta più ai bisogni degli abitanti della zona di confine delle valli di Poschiavo e di Bregaglia, e

c) che il valore economico del traffico rurale di confine potrà essere di una effettiva importanza solo con l'esenzione domandata nell'opuscolo delle rivendicazioni.

Se i piccoli proprietari sono costretti ad accontentarsi dello sfruttamento di superfici esigue nell'attuale zona economica della Valtellina, ciò non è dovuto all'entità della superficie, ma bensì all'istinto speculatore che ha spinto una parte dei proprietari, grandi e medi, ad impadronirsi di tutte le terre disponibili di questa zona. Essi possono in tal modo profittare in sommo grado dell'importazione in esenzione da dazio o della riduzione delle tasse doganali che la legge concede per l'uva ed il vino provenienti dai loro fondi in Valtellina.

L'ampliamento della zona economica attuale servirebbe quindi soltanto a favorire l'ulteriore acquisto di terreni da parte di persone che ne posseggono già sufficientemente e che dispongono di adeguati mezzi finanziari, e non già a procurare dei vantaggi economici ai piccoli agricoltori. Questi ultimi dovrebbero contentarsi di quanto posseggono attualmente. Si registrerebbe inoltre una diminuzione delle attuali entrate doganali provenienti dall'importazione del vino che gli importatori acquistano direttamente dai produttori della Valtellina. Queste importazioni sarebbero sostituite da un nuovo aumento dei quantitativi ammessi in esenzione da dazio o con dazio ridotto. In tal caso è certo che il movimento ostile al traffico rurale di confine sollevato da detti negozianti aumenterebbe d'intensità e si manifesterebbe con una nuova domanda d'abrogazione delle facilitazioni doganali concesse in virtù del numero 24 dell'articolo 14 della legge.

Noi dubitiamo d'altra parte che il Governo italiano sarebbe d'accordo con tale estensione della zona di confine per la provincia di Sondrio. Una simile misura avrebbe spiacevoli conseguenze per la popolazione agricola della regione italiana. Essa si manifesterebbe con un depauperamento della popolazione stessa e con una diminuzione delle possibilità di lavoro e di guadagno per i piccoli agricoltori della zona. Tale provvedimento toglierebbe alle autorità italiane qualsiasi possibilità di parare alle critiche condizioni in cui la popolazione rurale della Valtellina è caduta in seguito alle due guerre mondiali ed ai lunghi anni di economia di guerra.

Infine, non è escluso che le autorità italiane ci chiedano delle controprestazioni che il nostro paese non potrebbe o non vorrebbe probabilmente concedere. Nè si deve escludere che le difficoltà sorte in questi ultimi anni per quanto concerne la compensazione del valore dei prodotti agricoli esportati dalla Valtellina nel traffico rurale di confine, si aggravino o riprendano sotto altra forma.

In tali condizioni, noi dobbiamo dichiararci contrari a qualsiasi cambiamento del regime doganale concesso a queste valli, il quale tiene già largamente conto della situazione geografica e delle condizioni economiche e politiche della popolazione delle valli di Poschiavo e della Bregaglia. Un mutamento di questo regime, nuocerebbe inoltre certamente alle buone relazioni esistenti tra detta popolazione e gli agricoltori della provincia di Sondrio.

### Traffico ordinario di confine

Il traffico attraverso il confine italo-grigionese non può non essere paragonato a quello che si svolge alla frontiera di Chiasso. Nessuna località svizzera sul confine italiano può far valere una situazione topografica e di traffico attraverso il valico pari a quello di Chiasso in confronto della località italiana di Pontechiasso.

Gli abitanti della valle di Poschiavo e della Bregaglia che intendono fare le loro compere in territorio italiano, devono raggiungere le località d'oltre confine dopo un viaggio in ferrovia o dopo un percorso stradale di parecchi chilometri. I negozi di Pontechiasso, invece, si trovano nelle immediate vicinanze della frontiera ed essi attirano, durante tutto l'anno, una folla numerosa di acquirenti chiassesi. Per disciplinare lo scambio importante di merci e la eccezionale circolazione delle persone, si è dovuto ricorrere a provvedimenti limitativi e compensare questi ultimi con la concessione di facilitazioni speciali che non sono per nulla giustificate alla frontiera italo-grigionese.

Inoltre, il commercio ambulante di ortaggi freschi importati in esenzione da dazio da coltivatori e produttori residenti nella zona economica della Valtellina, può essere permesso dagli uffici di Campocologno e di Castasegna in virtù delle disposizioni dell'articolo 14, numero 20, della legge sulle dogane, mentre tale traffico è vietato al posto di confine di Chiasso.

Infine, tolleranze amministrative d'importazione e di esportazione sono consentite dai servizi doganali per gli acquisti di varie merci fatti in Valtellina allo scopo di soddisfare i bisogni domestici od agricoli degli abitanti della zona di confine delle due valli di cui si tratta.

Date queste condizioni, noi reputiamo che l'introduzione di facilitazioni doganali analoghe a quelle esistenti per il valico di Chiasso-strada, non sarebbe in nessun modo giustificata dalle condizioni locali nè potrebbe essere prevista, in quanto non dettata da bisogni imperiosi.

### Competenza degli uffici doganali

Secondo l'articolo 15 del trattato di commercio fra la Svizzera e l'Italia, tuttora in vigore, le competenze in materia di riscossione dei dazi e di operazioni relative al transito stradale degli uffici doganali al confine italo-sviz-

zero devono corrispondere all'importanza delle strade che uniscono i due paesi. E' quindi necessario adeguarle ai bisogni ed al traffico al quale detti uffici devono far fronte.

E' comprensibile che agli uffici alla stazione di Chiasso, dove il traffico d'importazione, d'esportazione e di transito è concomitante a quello della linea del Gottardo, siano conferite competenze più estese di quelle dell'ufficio di Campocologno il quale deve fronteggiare un traffico ferroviario e stradale d'importanza locale.

Parimente, le numerose operazioni dell'ufficio doganale di Chiasso-strada non sono paragonabili a quelle dell'ufficio di Castasegna. E' ovvio che il personale assegnato a questi uffici deve essere in numero adeguato all'importanza del loro traffico.

La domanda intesa ad ottenere che le competenze degli uffici doganali svizzeri di Campocologno e Castasegna e di quelli italiani di Piattamala e Villa di Chiavenna siano parificate a quelle degli uffici di Chiasso, non è fondato. Accogliendola, si contravverrebbe alle norme d'economia che le amministrazioni dei due Stati devono osservare nella gestione di questi uffici.

Del resto, l'affermazione che trasporti di bestiame svizzero destinato all'esportazione in Italia non sono ammessi all'importazione da parte delle autorità italiane, non è esatta. La direzione principale delle dogane di Como si è sempre dichiarata disposta ad autorizzare, su domanda speciale, l'ammissione alla spedizione doganale come pure alla visita veterinaria di entrata del bestiame svizzero importato dai valichi italiani di Piattamala e di Villa di Chiavenna, alla condizione che le sia presentata in tempo per poter impartire gli ordini necessari per il disbrigo delle operazioni.

## 11. RAPPRESENTANZE IN AUTORITÀ E COMMISSIONI

Il Consiglio federale tende, allorchè nomina delle commissioni, a fare in modo che le differenti regioni linguistiche del paese siano equamente rappresentate, purchè le commissioni non risultino composte di un numero eccessivo di membri e la cosa sia compatibile con la rappresentanza degli altri interessi in giuoco.

Se una commissione deve comprendere Svizzeri di lingua italiana, questi Svizzeri — se sono qualificati per l'attività di cui si tratta — possono essere tanto Grigioni di lingua italiana quanto Ticinesi. E' in questo senso che il Consiglio federale comprende e comprenderà il termine di « equa rappresentanza ».

### Assunzione di Grigioni-italiani nell'Amministrazione federale

#### a) *Ferrovie federali, PTT*

E' vero che le regioni di lingua italiana del Cantone dei Grigioni sono completamente escluse dalla rete delle ferrovie federali. Ciò nondimeno agli abitanti di queste regioni è aperta la possibilità, come ad ogni cittadino svizzero, di concorrere ad un posto nelle Ferrovie federali, se essi padroneggiano le altre lingue nazionali. Lo stesso vale per l'assunzione nell'Amministrazione delle poste, telegrafi e telefoni. Per i candidati idonei non esiste perciò difficoltà alcuna. Per contro l'interesse della popolazione del

Grigioni Italiano per il servizio delle poste e telefoni, per es., non sembra essere particolarmente vivo. Nella primavera del 1947, fra 595 candidati annunciatisi come alunni-funzionari postali, appena 6 provenivano da questa parte dei Grigioni, vale a dire solamente 1,1 per cento.

Nella valle di Poschiavo e in Mesolcina esistono invece possibilità di assunzione da parte delle linee locali delle Ferrovie Retiche. Per quanto concerne la linea Bellinzona-Mesocco, dall'epoca della fusione il personale è stato aumentato di una ventina di agenti, e le spese per il personale sono salite da 230'000 franchi nel 1943 a 495'000 franchi nel 1947.

b) *Amministrazione centrale*

Per l'assunzione dei funzionari i Servizi federali prendono in considerazione anche i candidati del Grigioni italiano, quando hanno bisogno di personale di lingua italiana semprechè, naturalmente, questi candidati soddisfino alle condizioni richieste per l'impiego di cui si tratta. Osserviamo che il Dipartimento di giustizia e polizia, per esempio, occupa 6 persone originarie del Grigioni italiano e tre Grigioni che parlano l'italiano, benchè originari di altra regione. Il Dipartimento della economia pubblica occupa 8 Grigioni di lingua italiana.

\* \* \*

Vi preghiamo di voler trasmettere la nostra risposta agli organi della « Pro Grigioni Italiano » ed abbiamo la speranza che il Piccolo Consiglio del Cantone dei Grigioni e gli organi della « Pro Grigioni Italiano » si convinceranno, dalla lettura di quanto siamo venuti esponendo, che le Autorità federali hanno la più grande comprensione per la situazione particolare delle valli italiane dei Grigioni e che esse cercano e cercheranno ancora di migliorarla entro i limiti del possibile.

Nella vostra lettera accompagnatoria, avete espresso il voto che sia data la possibilità ai rappresentanti della vostra autorità e delle valli interessate di esporre oralmente, qualora ve ne fosse bisogno, le loro rivendicazioni. Noi abbiamo preferito rispondervi senza discussione preliminare, poichè la maggior parte delle questioni non sembrano esigere particolari discussioni. Resta tuttavia ben inteso che qualora il Piccolo Consiglio del Cantone dei Grigioni desiderasse discutere oralmente certi punti con le autorità federali, noi non ci opporremmo affatto. Impregiudicata rimane la questione di sapere chi rappresenterebbe l'autorità federale in tali discussioni (delegazione del Consiglio federale o capi delle divisioni interessate).

Profittiamo anche di quest'occasione, fedeli e cari Confederati, per raccomandarvi con noi alla protezione divina.

*In nome del Consiglio federale svizzero,*

*Il Presidente della Confederazione:*

*E. NOBS.*

*Il Cancelliere della Confederazione:*

*LEIMGRUBER.*