# L'ingegnere Richard La Nicca

Autor(en): **Giuliani, Antonio**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Quaderni grigionitaliani**

Band (Jahr): **75 (2006)**

Heft 4

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-57325

**Nutzungsbedingungen**

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

**Haftungsausschluss**

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

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

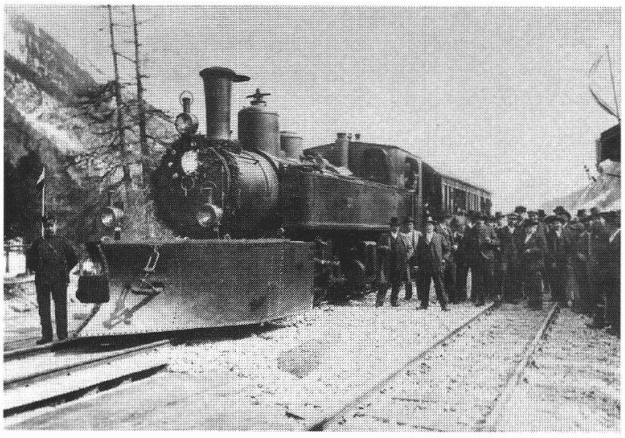
ANTONIO GIULIANI

# L'ingegnere Richard La Nicca

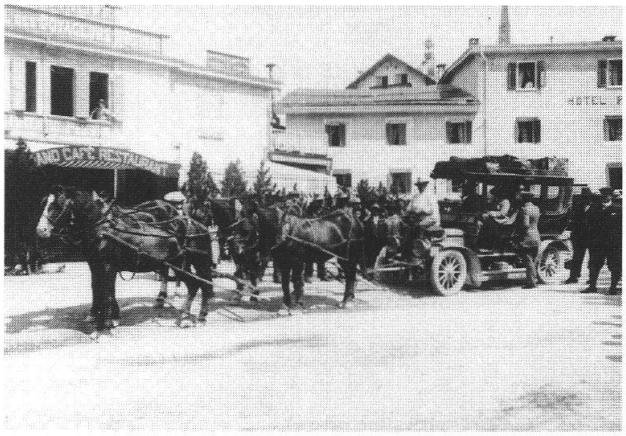
## La vita di un pioniere

La Pro Grigioni Italiano ha scelto, quale tema annuale del 2006, l'epoca dei pionieri. Se c'è stato nel nostro cantone un vero pioniere che valga la pena di ricordare è proprio l'ingegnere cantonale Richard La Nicca. Ma prima di presentarlo vorrei soffermarmi brevemente sul periodo a cavallo fra XIX e i inizi del XX secolo, per tracciare un succinto panorama delle evoluzioni nel campo delle comunicazioni, dei trasporti e della viabilità.

Diamo rapidissimamente uno sguardo a quanto accadde in questo ambito a partire dal 1849, un anno cioè dopo la creazione del nostro Stato federale con la nuova Costituzione. Fino all'avvento delle prime linee ferroviarie, «le strade ferrate», la Posta non aveva concorrenti. Ancora all'apice del suo sviluppo, nel 1913, la Posta svizzera mobilitava su una rete nazionale di ben 7012 chilometri, 2500 cavalli, 2231 carrozze e 1059 slitte, che percorsero in un anno 9,7 milioni di chilometri. Ma alla fine del XIX secolo nuovi mezzi di trasporto, quali le ferrovie e le prime automobili, segnarono la fine delle poste trainate dai cavalli.



*Fotografia da:* 150 Jahre St. Moritz Hotels
*Una locomotiva a vapore della Ferrovia Retica nel 1903.*



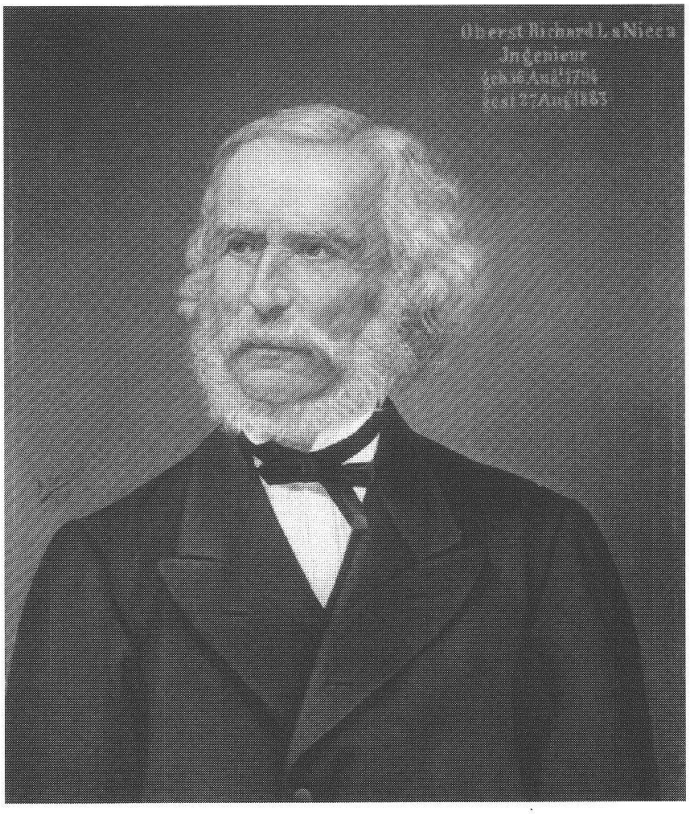
*Fotografia da:* 150 Jahre St. Moritz Hotels
*Anche in Engadina si dovevano trainare le automobili (1920).*

A partire dal 15 giugno del 1919 da Reichenau a Flims circolava un'auto postale. È vero che nel nostro cantone fino al 1925 ci vollero ben dieci votazioni per spianare la via alle automobili, ma le auto postali usufruirono già prima di permessi di transito nei comuni consenzienti.

Nella Val Poschiavo avvenne in quegli anni la stessa evoluzione, ma sappiamo che la ferrovia fu accolta tutt'altro che benevolmente dai vetturini e dai «cavallanti» e la medesima reazione si ebbe quando giunsero le automobili che segnarono la fine degli animali da tiro e da soma. Allora come adesso la parola d'ordine era adeguarsi, entrare a far parte del nuovo sistema, delle nuove strategie di lavoro.

Nel 1850 il franco svizzero venne dichiarato moneta unica valida per tutta la Svizzera e si adottò pure il sistema metrico decimale, anche se per diversi anni ancora si continuò a calcolare in fiorini e in lire e in misure di peso d'altri tempi.

*Fotografia dell'ingegner La Nicca*
*Immagine dell'uomo giovane, deciso e determinato.*
(Fotografia: Bilder der Baukunst)



*Dipinto di Balthasar Caratsch*
*Qui La Nicca ha un aspetto tranquillo, appagato ma sempre con lo sguardo rivolto verso il futuro.*
(Fotografia: Bilder der Baukunst)

Richard La Nicca nacque a Safien (GR) il 16 di agosto del 1794. La sua famiglia era però originaria di una località ancora oggi denominata Lanice in Moravia; essa aveva dovuto abbandonare per motivi di fede la propria patria e si era rifugiata nei Grigioni. Richard crebbe in una famiglia di stretta osservanza religiosa essendo suo padre un pastore protestante. Dopo la scuola dell'obbligo egli frequentò la scuola cantonale a Coira,

scuola fondata proprio in quegli anni e più precisamente nel 1804. Non riuscendogli più tardi l'immatricolazione alla «Ecole polytechnique» di Parigi, si iscrisse all'università di Tübingen e di Monaco. La Nicca studiò accanto alla matematica anche le teorie delle proporzioni e la visione prospettica del disegno. Più tardi venne chiamato dal Governo ticinese, dall'imprenditore e progettista Luigi Pocobelli, a collaborare al progetto della strada trasversale alpina Coira - San Bernardino - Bellinzona. Inoltre l'ingegnere Richard La Nicca si specializzò nei lavori di imbrigliamento di fiumi e torrenti. Nel 1823 fu il primo ingegnere cantonale nominato nei Grigioni. Progettò e mise in atto l'attraversamento delle Alpi orientali lungo il passo del Giulia.

A Coira fece costruire alcuni edifici, in particolare la sua villa presso l'odierna stazione ferroviaria. Per restare fedele al Cantone dei Grigioni, La Nicca che era un appassionato ed esperto di ferrovie, rinunciò a trasferirsi a Zurigo dove avrebbe potuto realizzare i suoi sogni professionali.

Nel 1838 i Cantoni San Gallo e Grigioni incaricarono La Nicca di elaborare un tracciato ferroviario (a quei tempi ancora a vapore) che congiungesse Coira con il Walensee. Come si può facilmente intuire, l'ingegnere non si limitò a questo incarico ma progettò pure un prolungamento degli impianti fino dentro le valli dei Grigioni e attraverso le montagne. Sono ben note ancora oggi le sue misurazioni di raffronto tra il San Bernardino, lo Spluga e il Maloja.

Nel 1853 La Nicca lasciò la sua carica di ingegnere cantonale per dedicarsi alla direzione tecnica della linea ferroviaria Rorschach - Coira. Richard La Nicca morì il 27 di agosto del 1883.

## Una pubblicazione

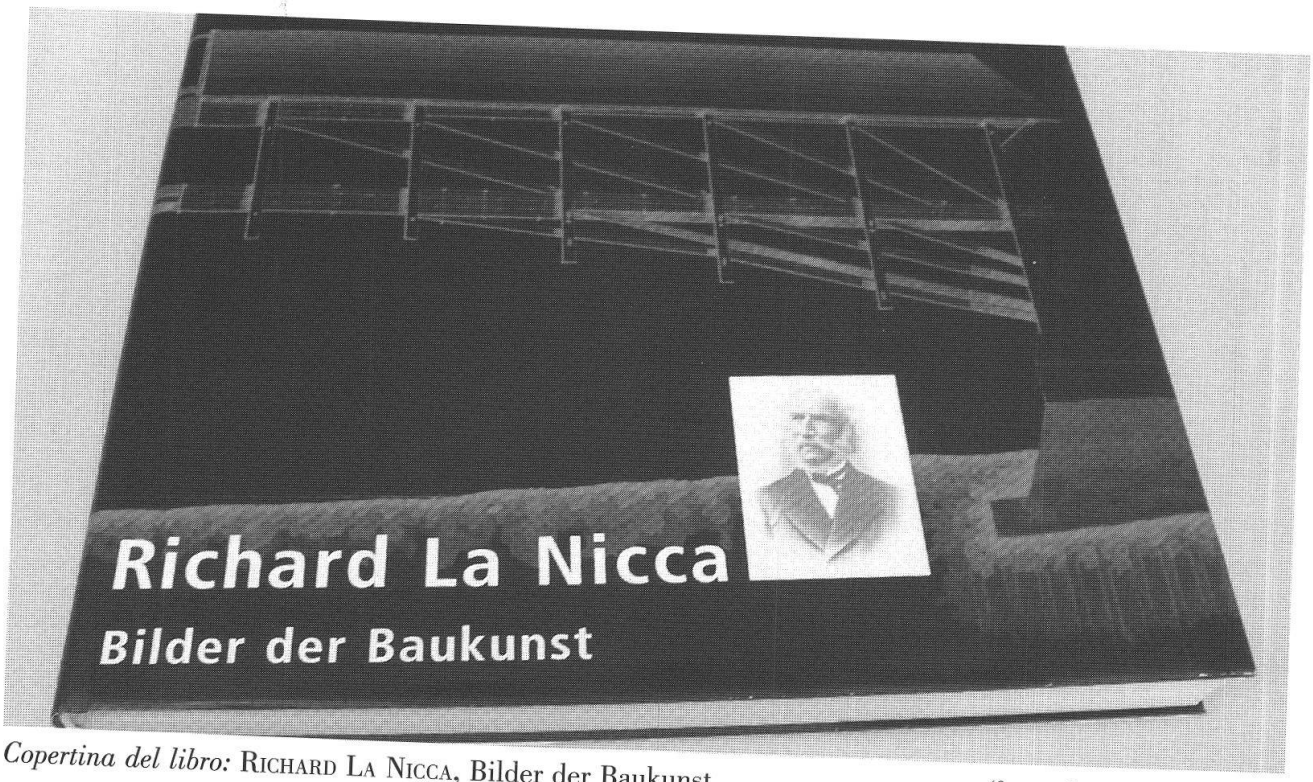
La casa editrice Bündner Monatsblatt ha pubblicato quest'anno un volume intitolato *Bilder der Baukunst*, per ricordare degnamente Richard La Nicca quale pioniere della viabilità e della ferrovia, che la storia aveva quasi completamente dimenticato. Tra i ventidue contributi del libro – in maggior parte in lingua tedesca – uno è in romancio, uno in italiano ed uno in francese. Il volume è corredato da numerosi ed interessanti schizzi, fotografie, disegni e immagini che attestano, non solo nel nostro ristretto ambito cantonale, la grande quantità di opere progettate e portate a termine dall'illustre ingegnere.

L'arco di tempo tra il XIX e il XX secolo, entro il quale visse ed operò l'ingegner La Nicca, non avrebbe potuto essere più avvincente. L'Ancien Régime del Libero Stato Sovrano delle Tre Leghe, sfociò in un'alleanza sociale di tipo borghese, e nel 1799 il Cantone dei Grigioni fu inserito nel nuovo assetto federale, con costituzione ed autonomia proprie a partire dal 1803. Sulla scia della rivoluzione industriale inglese, anche la tecnica passò da un artigianato intento alla costruzione di attrezzi e di oggetti, ad un nuovo concetto o filosofia di lavoro basato sull'energia, che si sviluppò poi per risalire lungo il corso del Reno.

La Nicca per primo inserì per il trasporto di materiali diversi, un traino a locomozione autonoma. Gli uomini, gli operai dovettero adattarsi ad un nuovo modo di lavorare, che li fece passare dallo statuto di manovali a quello di operai. La Nicca fu forse il loro primo datore di lavoro, sicuramente uno dei primi a concepire un lavoro retribuito e non

più basato su prestazioni di volontariato. La forza, l'energia muscolare andarono vieppiù perdendo di importanza. Gli uomini divennero più indipendenti, più autosufficienti, meno dipendenti dalla natura: sostituiti dai macchinari e dagli attrezzi meccanici; diventarono perciò macchinisti, automobilisti, aviatori, ecc. La Nicca, nei suoi ultimi anni, conscio di questa evoluzione, ha chiaramente espresso il desiderio di diventare lui stesso uno strumento di pace in terra come colui che da un vita prettamente attiva passa ad un'altra esistenza, di tipo contemplativo.

Così le nuove strade dei passi e quelle ridisegnate come il passo del Bernina o gli imbrigliamenti di impetuosi torrenti, le correzioni paesaggistiche nella regione dei laghi e in Domigliasca, gli arditi progetti ferroviari attraverso le Alpi, divennero tutti opere d'arte. Ciò spiega il sottotitolo del libro «Quadri di architettura»: inteso come un quadro d'arte in un ambito paesaggistico naturale e culturale.

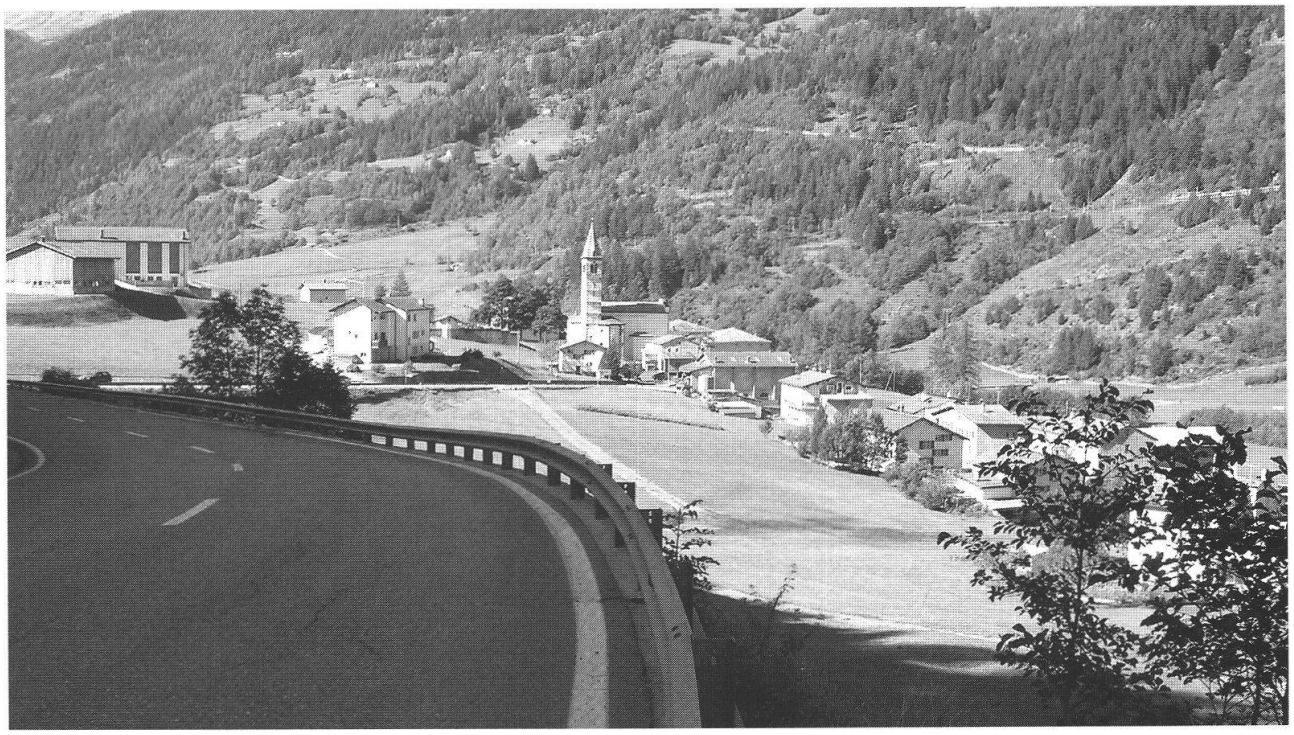



*Copertina del libro:* RICHARD LA NICCA, Bilder der Baukunst. (fotografia Antonio Giuliani)

## L'ingegnere cantonale La Nicca in Val Poschiavo

Nel 1832 il Governo grigionese incaricò Richard La Nicca di verificare se fosse possibile tracciare una strada parzialmente carreggiabile del Bernina. La difficoltà non era solo di natura pratica ma si doveva cercare di evitare lo scontro tra i fautori della strada 'imperiale' per Cavaglia - Val Pila (si tratta qui della via in parte carreggiabile che saliva sulla sponda sinistra venendo da sud, dunque sul lato orografico destro della Valle) e quelli della via di San Carlo - la Rösa - la Motta (sponda destra della Valle salendo da sud). L'ingegnere riuscì a dimostrare che la via per la Rösa e la Motta, benché più lunga, era la migliore e soprattutto la più sicura. Non evitò i ricorsi prima presso il Piccolo e poi anche presso il Gran Consiglio, ma alla fine la sua versione di strada nuova convinse il

Governo che gli affidò l'incarico. Certo che in un primo momento le piccole località e i posti di sosta che furono scartati dal percorso della strada come Raviscé, Angeli Custodi e soprattutto Pisciadello, non ne furono entusiasti; ma l'ingegnere aveva progettato una nuova strada pensando al futuro, con una pendenza regolare e continua dell'8-9%, cosa che la popolazione non riusciva ancora a comprendere. Oggi, rileggendo il suo rapporto e il preventivo dei costi per la strada del Bernina, dobbiamo riconoscere la sua grande capacità di precorrere i tempi.



*Nel progetto della nuova strada, dopo la frazione di San Carlo, la carreggiabile doveva salire mantenendo costantemente una pendenza dell'8-9%: in tal modo, le piccole località Raviscé, Angeli Custodi, Percosta e Pedemonte, ma soprattutto Pisciadello, persero l'opportunità di poter usufruire del diretto passaggio dei vetturini e dei viandanti con le loro merci e il loro bestiame.*

(fotografia Antonio Giuliani)