Zeitschrift: Quaderni grigionitaliani
Herausgeber: Pro Grigioni Italiano
Band: 36 (1967)
Heft: 2

Rubrik: Rassegna grigionitaliana

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: 11.09.2025

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

Rassegna grigionitaliana

SARÀ SALVATA LA FERROVIA BELLINZONA - MESOCCO ?

Il problema continua ad occupare l'opinione pubblica della Mesolcina. Intanto, dopo le manifestazioni a lui estranee dei primi giorni di gennaio, in occasione del sopralluogo di una commissione di periti incaricati di studiare il problema dal punto di vista tecnico e commerciale, il Comitato per gli interessi generali del Distretto Moesa si è fatto promotore di una petizione inviata all'on. cons. fed. Gnägi, capo del dipartimento dell'energia e dei trasporti. La petizione, seria e dignitosa più che certi aspetti controproducenti delle manifestazioni di gennaio, è stata firmata, si può dire, all'unanimità dalla popolazione mesolcinese e da buon numero di cittadini dei Comuni ticinesi toccati dalla ferrovia. Essa è valsa a far promettere al Comitato promotore un'udienza da parte del consigliere federale competente. Il risultato raggiunto servirà a meglio chiarire il momento politico della questione.

Ciò che è mancato fin qui (e si è detto che la commissione in parola dovrà presentare le sue conclusioni ancora prima di Pasqua) è stato, da parte dei propugnatori della continuazione dell'esercizio ferroviario, una seria e documentata indagine tecnico-economica e, particolarmente, un confronto fra costi e vantaggi, per l'economia pubblica e per gli utenti privati, del servizio ferroviario e dell'eventuale servizio automobilistico. Confronto che dovrebbe però essere fatto non sulla base della situazione odierna, ma di quella che sarà dopo la indispensabile riorganizzazione e razionalizzazione del tronco ferroviario. Ciò servirebbe molto meglio all'interesse presente e futuro della popolazione mesolcinese che il lasciare adito alla creazione di un nuovo « delitto di pensiero » quale si tende ad imputare a chi non si manifesta al cento per cento persuaso che la conservazione della ferrovia sia una necessità ineluttabile. (Di situazioni ineluttabili ce ne sono moltissime, di necessità ineluttabili ci sembra che non esista se non la morte.)

Intanto il giornale della capitale « *Neu Bündner Zeitung* » ha pubblicato il 10 e l'11 marzo 1967 una serie di articoli dal titolo « *Bersagliata la ferrovia mesolcinese ?* » (« Steht die Misoxerbahn auf der Abschussrampe ? ») nella quale dopo un conciso istoriato dell'origine e delle alterne vicende di questo tronco, dalla prima iniziativa dell'albergatore Gaspare Ravizza di San Bernardino (1891), alla costruzione (1905-1907), all'assunzione da parte della Ferrovia Retica (1942), al rinnovamento della linea e di parte del materiale rotabile negli ultimi 25 anni, al servizio reso da questa azienda di trasporto durante i critici anni della seconda guerra mondiale, si passa ad esaminare

la situazione attuale e il sorprendente atteggiamento degli organi federali che ne suggeriscono la sostituzione con un servizio automobilistico. Secondo l'articolista le spese assolutamente urgenti per la sicurezza dell'esercizio ammonterebbero a 4 milioni di fr., quelle dilazionabili nei prossimi dieci anni a un milione e mezzo, cui dovrebbero essere aggiunti importi certamente non inferiori per gli spostamenti del sedime ferroviario, determinati dalla costruzione della strada nazionale. Il deficit medio degli ultimi anni ammonterebbe a fr. 400'000, ridotto a fr. 220'000 dal beneficio di 180'000 che alla FR risulta annualmente dall'indennizzo per la rinuncia all'esercizio della centrale di Cebbia. L'autore degli articoli prospetta in fine i problemi che il dilemma continuazione dell'esercizio o soppressione della ferrovia presenta pur sempre: nel primo caso, oltre alle spese di ammodernamento già citate, una necessaria riorganizzazione con conseguente riduzione del personale; nel secondo caso, non meno necessaria sistemazione della strada cantonale, non potendo essere presa in considerazione, per il servizio interno, la progettata strada nazionale. Riportiamo le sue parole conclusive: « Tocca ora agli organi responsabili di soppesare vantaggi e svantaggi dell'una e dell'altra soluzione, così che la decisione *possa reggere anche di fronte alle necessità del futuro* ».

È quello che, nel vero interesse della nostra Mesolcina, vorremmo che si ripetesse più spesso anche nelle discussioni che appassionano i nostri convalligiani. Oggi ci si potrà difendere, ma con argomenti oggettivi. Una vittoria ottenuta con argomenti sentimentali o comunque irrazionali potrebbe essere una sconfitta completa in un futuro forse men lontano di quello che crediamo.

VOTAZIONI CANTONALI E FEDERALI

16 ottobre 1966:

Votazioni federali: Accettato a grande maggioranza l'articolo costituzionale a favore degli *Svizzeri residenti all'estero*, respinta l'iniziativa per un'*imposta supplementare sulle bevande alcoliche.*

Votazioni cantonali: Accettati di stretta misura i due progetti di legge sulla *istruzione complementare* e sul *commercio ambulante e le misure di polizia circa i cinema e i teatri* e il credito per la costruzione di un *nuovo edificio per l'ufficio cantonale della circolazione.* — Diamo i risultati per Circolo:

	Svizzeri all'estero		*Iniziativa bev. alc.*		*Istruzione complement.*		*Commercio ambulante*		*Edificio Uff. circol.*	
	Sì	No	Sì	No	Sì	No	Sì	No	Sì	No
Bregaglia	58	36	51	46	54	42	48	38	56	36
Brusio	56	63	46	83	65	63	59	72	47	82
Calanca	79	38	24	99	80	33	59	51	58	57
Mesocco	97	36	24	109	85	50	79	56	76	57
Poschiavo	389	163	213	353	397	194	362	221	322	277
Roveredo	155	91	14	247	151	86	130	114	115	124
Totale Cantone	11137	6212	6465	11914	9976	8276	8831	8717	9274	9003

29 gennaio 1967 — Votazione cantonale:

Finanziamento costruzioni stradali: aumento del debito stradale a 60 milioni.

	Sì	No
Bregaglia	79	20
Brusio	103	24
Calanca	129	8
Mesocco	71	11
Poschiavo	438	183
Roveredo	109	23
Totale Cantone	9819	4039

12 marzo 1967 — Votazioni cantonali:

	Istruzione gioventù femminile		*Conguaglio finanziario intercomunale*	
	Sì	No	Sì	No
Bregaglia [1])	41	11	11	21
Brusio	83	35	47	72
Calanca	81	22	80	21
Mesocco	82	21	55	47
Poschiavo	444	208	219	420
Roveredo	117	42	126	34
Totale Cantone	9945	5795	9825	5724

Partecipazione al voto: 39 %.

---

[1]) Essendo la Bregaglia uno dei Circoli che maggiormente contribuiscono ad alimentare il fondo di conguaglio intercomunale e constatando il ritardo nella soluzione del suo problema stradale, i suoi cittadini sono stati invitati a deporre scheda bianca per questo oggetto di votazione. Il risultato dimostra che il suggerimento è stato seguito dai più.