

Appunti di storia della Valle di Poschiavo

Autor(en): **Tognina, Riccardo**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Quaderni grigionitaliani**

Band (Jahr): **36 (1967)**

Heft 1

PDF erstellt am: **01.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-28511>

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.

Appunti di storia della Valle di Poschiavo

(VIII continuazione)

L' „officina“ Landolfi di Poschiavo ¹⁴⁾

Nel 1549 vennero portate a Poschiavo le attrezzature di una piccola stamperia. Il fondatore, Dolfino (Rodolfino) Landolfi, era un autorevole esponente del comune. Ne fu rappresentante alle diete, in qualità di ambasciatore, e podestà, e nel biennio 1547-49 rivestì questa carica a Traona in Valtellina.

La sede di questa « officina » che doveva poi divenire famosa, era una delle case Landolfi, probabilmente quella che sorge sulla sinistra della strada maestra, tra Piazza della Banca cantonale e Piazzuola. Sopra l'entrata tro-neggia lo stemma della famiglia Landolfi con le iniziali R L (Rodolfo Landolfi).

Che cosa può avere indotto Dolfino Landolfi a installare in casa sua e in un borgo come Poschiavo, una tipografia? Certamente la sua cultura e le sue relazioni personali, poi la posizione geografica della valle, il traffico, le relazioni con l'Engadina e la Valtellina e anche con altre regioni dell'Italia del nord per la presenza a Poschiavo di numerosi profughi italiani, tutti appartenenti alle classi colte.

E qual è la provenienza della prima officina tipografica poschiavina? Secondo lo storico a Porta il fornitore sarebbe stato un cittadino di Brescia, che l'avrebbe installata e avrebbe insegnato al Landolfi l'arte gutemberghiana. Altri invece afferma che il prezioso acquisto venne fatto a Venezia. Il marchio dell'officina rappresentava « la Fortuna che attraversava i mari su un delfino ».

L'officina landolfiana del secolo XVI fu la prima in terra retica e una delle prime in terra elvetica. Nel secolo precedente gli scrittori retici come ad es. il poeta Simone Lemnio, autore della Reteide, dovevano ricorrere a tipografie di Basilea, di Lione o tedesche.

¹⁴⁾ Cfr. J. A. von Sprecher, *Die Offizin Landolfi in Poschiavo, 1549 - 1615*, in *Bibliographie der Schweiz*, 1879, 3-8.

Le prime stampe uscite presso il Landolfi furono:

1. gli Statuti della Valtellina (1549);
2. il documento di autorizzazione della dieta retica in favore del « delecti nostri Dolphini Landolphi de Poschiavo », con le sanzioni da prendere contro chi avesse eseguito ristampe non autorizzate;
3. una raccolta di leggi locali del 1549 recante in latino il motto: « ecco quanto sia bene vivere in armonia tra fratelli ». La prima pagina di questa pubblicazione è ricca di ornamenti che inquadrano lo stemma delle Tre Leghe.

Secondo T. Semadeni, Pier Paolo Vergerio nel 1549 avrebbe fatto stampare un catechismo intitolato *Istituzione cristiana* e vari altri scritti destinati agli evangelici italiani.

Seguirono nel 1550 i cosiddetti *Statuti Landolfini* che lo stesso Dolfino Landolfi aveva tradotto dal latino per incarico del comune. Sono i più vecchi statuti stampati di tutto il cantone e possono essere considerati un capolavoro tipografico (circa il loro contenuto si confronti il capitolo sugli statuti poschiavini).

Dal 1552 datano tre piccole stampe, due in ottavo, una in sedicesimo. Sono: 1° una predica di un profugo italiano; 2° di P. P. Vergerio: *Risposta a un libro del Nerussa, vescovo di Vienna, scritto in Lode del Concilio di Trento* e, di F. T. Biffrun, pastore evangelico engadinese, la traduzione romancia del catechismo dei riformatori Comander e Blasius intitolata: *Una cuorta et christiana fuorma da intraguidèr la giuventùna*. Quest'ultima viene considerata la prima pubblicazione in lingua ladina. Prima della Riforma il romancio non si scriveva perché considerato un linguaggio di cui servirsi solo oralmente. Spetta dunque a P o s c h i a v o l'onore di avere stampato il primo scritto in romancio e di aver così contribuito a conferire a questo idioma dignità di lingua letteraria.

Agli anni dal 1552 al 1560 risale una sola pubblicazione poschiavina con indicazione del luogo di stampa: la seconda edizione della *Grammatica christiana* di Paolo Gaza. La prima edizione di questo libro e vari altri scritti tra cui un *dialogo* su questioni religiose di Jacopo Riccamati uscirono probabilmente senza indicazioni relative all'editore perché di carattere polemico.

Nel 1560 apparve a Poschiavo la versione ladina del Nuovo Testamento. La traduzione era stata curata dal già citato pastore Biffrun.

L'attività tipografica e editoriale landolfiana, così benevista oltr'alpe, specie tra i ladini, e tra gli evangelici di lingua italiana, non poteva non destare preoccupazioni in Italia, tra i cattolici. L'Arcivescovo di Milano aveva emesso già nel 1554 un editto contro coloro che diffondevano e leggevano scritti « eretici » e che non denunciavano le persone in possesso di simili pubblicazioni. L'editto era accompagnato da un elenco di scritti « eretici », elenco che diede a P. P. Vergerio lo spunto per una risposta *Agli Inquisitori che sono per l'Italia...*

La Curia romana intraprese nel 1561, un anno dopo la pubblicazione del Nuovo Testamento di Biffrun, un secondo passo riguardo alle pubblicazioni dei profughi italiani. Indirizzò la sua lagnanza stavolta a una autorità, ai capi dello Stato delle Tre Leghe retiche mettendo tra l'altro in rilievo l'attività dell'officina poschiavina e gli scritti polemico-religiosi all'indirizzo della Chiesa di Roma, distribuiti in Valtellina e nel Nord-Italia. I suoi rappresentanti erano il legato papale Bernardino Bianchi e l'ambasciatore spagnolo Angelo Riccio. Le richieste concernenti la piccola temeraria stamperia di Poschiavo vennero accolte. A questa fu cioè proibito di stampare e diffondere scritti contro la Chiesa cattolica. Da quel giorno l'attività dell'officina doveva essere costantemente controllata.

L'intervento della Curia romana ebbe evidenti conseguenze. Nessuno storico è riuscito a rintracciare stampe uscite a Poschiavo tra il 1561 e il 1570. E dal 1571 al 1615 — data dopo la quale la stamperia, forse, tace per sempre — apparvero a Poschiavo tredici scritti, cinque in lingua italiana, sei in romancio e due in latino. Due pubblicazioni erano di carattere polemico.

Dopo il 1584 trascorrono diciott'anni prima che la stamperia torni a farsi viva. Gli scritti religiosi si stampavano ormai a Basilea e a Ginevra. Persino il pastore di Poschiavo ricorse a una tipografia straniera. Il controllo da parte delle Tre Leghe era evidentemente severo.*

Nel frattempo l'officina era passata da Dolfino a Cornelio e Antonio Landolfi che gli storici ritengono l'uno figlio e l'altro nipote del fondatore. Anche nel 1607 si ebbe un mutamento nella direzione. Divennero cioè titolari due Dolfini Landolfi, uno nipote del fondatore e l'altro probabilmente figlio di Antonio Landolfi. Il loro primo lavoro fu la ristampa del Nuovo Testamento in ladino per il quale usarono tipi nuovi e carta speciale.

Seguirono opuscoli per l'istruzione religiosa del pastore locale e qualche catechismo in romancio alto- e bassengadinese. Tutti questi scritti sono tipograficamente superiori a quelli usciti altrove in quegli anni, per la qualità della carta e per l'impressione perfetta di ogni singola lettera.

Quale fu la fine dell'officina Landolfi? Fu essa distrutta in occasione della fase poschiavina del « Sacro Macello » o riuscì a sopravvivere a questo avvenimento storico? Secondo alcuni, sì. Nella seconda metà del secolo XVII si ristamparono gli statuti valtelinesi. I tipi usati per questa edizione sono uguali a quelli della prima. L'opera dovrebbe dunque essere apparsa a Poschiavo. Ma non vi si trova il nome del Landolfi. La copertina reca l'indicazione: *stampati a Poschiavo per il Podestà Bernardo Massella 1668.*

L'officina poschiavina non sarebbe dunque stata distrutta da Giacomo Robustelli e dai suoi sicari. Ma se la sua storia contiene lunghi periodi di silenzio già nel secolo XVI, nel XVII cala sopra di essa il velo del totale e definitivo silenzio.

* N. d. r. Sarebbe da studiare se anche qui, come per es. più tardi con l'Elvetica di Capolago, non si sia ricorso a una falsa indicazione: cioè se non si sia indicata altra località per opere effettivamente stampate a Poschiavo.

Il passo del Bernina

Entrando nella Lega Caddea, la valle si era inserita nella compagine retica in un momento propizio. Nell'anno 1386 si era iniziata la costruzione della nuova strada del Settimo. Verso la fine del secolo 14., in tutti i villaggi principali sulla via Coira-Bivio-Chiavenna, chiamata la « via superiore » per distinguerla da quella attraverso la Viamala e sopra lo Spluga e il San Bernardino detta la « via inferiore », furono fondate società di trasporto. Il traffico delle merci sopra i valichi era già notevole e offriva lavoro e pane alle popolazioni delle valli.

1. Prescrizioni statutarie sul traffico di transito

Sul traffico e il trasporto di merci sopra il Bernina, valico certamente meno importante di quelli già nominati e del Maloggia e del Giulia, gli statuti del 1550 del vecchio comune poschiavino, che sono un rifacimento di quelli del 1338, non contengono nulla di esplicito. Un unico articolo si occupa, in modo sommario, delle costruzioni pubbliche: « È ... statuito, et ordinato che ciascheduno homo sano del corpo, il qual haverà estimo nel comune di Poschiavo, sia tenuto, et debba andare, o mandare a conzare vie, ponti, strade, et chiese, ogni volta che li sarà comandato per M. Podestà, Decano, et Officiali del detto comune ».

Solo gli statuti del 1812 contengono, nel libro economico, delle prescrizioni riferentesi direttamente al traffico attraverso la valle. Il capitolo 31., l., dice infatti: « Statuito è ancora che il Podestà, i Consoli, il Cancelliere ... debbano ognun di essi mantenere un buon manzo cogli opportuni famigli per **rompere e tener aperta la montagna di Bernina in tutto l'inverno per sostegno del commercio, tenor carta di lega**; oppure sostituire uomini sufficienti, provvisti di buoni manzi, e che siano tenuti a prestare un'idonea cauzione per l'adempimento del loro obbligo senza spesa del Comune, di tener aperta detta Montagna, a qualunque stento, e ad ogni istanza de' passeggeri (riservata la sola impossibilità de' tempi impraticabili) ed in caso di loro mancanza dovranno supplire essi sostituenti; ed in difetto di questi ogni altro del Magistrato, con quella quantità di gente e di bestie che sarà di bisogno a danno e spesa di essi rotteri sostituiti, da esecutori immediatamente essi o la loro sigurtà in via sommarissima... »

Il 2. art. del cap. 31 permette ai « rotteri » di esigere dai « cavallanti » locali e stranieri la « tassa di rotta » e conferisce loro il diritto di precedenza nei trasporti.

Il terzo articolo di questo capitolo indica le tasse da versare per il trasporto delle varie merci sopra il valico, le quali variavano secondo la stagione (estate, inverno) e secondo il numero dei viaggi che si compievano per lo stesso datore di lavoro. « Non potranno (i trasportatori) esigere più

che bazzi due per cadauna slitta, ed cruzzero per cadaun cavallo la prima volta, e successivamente soltanto la metà ».

I primi statuti di Pontresina, l'altro comune al piede del valico, che parlano del traffico di transito sono gli *statüts criminels, civils et matrimuniels latins* del 1663. All'organizzazione dei trasporti non dedicano nemmeno una riga. Ma prescrivono (è la sentenza di un tribunale arbitrale) che il ponte di Arlas (tra Bernina Bassa e l'Ospizio Bernina) e la *streda imperiela* sopra il Bernina dovevano essere *in perpetuum* in piena efficienza durante tutta l'estate. Un altro capitolo degli stessi statuti di Pontresina impone lo *stagiér* ossia l'indicazione della strada del passo, durante l'inverno, con pali che sporgessero dalla neve, perché le colonne di somieri e i viaggiatori non smarissero la strada. Era poi prescritto: «Nessun cittadino che si occupa di trasporti, apra, sul colmo del valico, pacchi di merce o barili; nessuno beva vino, si appropri o prenda in consegna merci di transito senza l'esplicita autorizzazione del loro proprietario (i contravventori erano passibili di multa); e chi viene incaricato di trasportare merce, la consegna come l'ha ricevuta». ¹⁾

Solo gli statuti dei secoli 17., 18. e 19. dei due comuni si occupano dunque, oltreché della strada del valico, anche del traffico di transito. La ragione per cui il legislatore si occupò solo così tardi di un ramo tanto importante dell'economia locale deve essere ravvisata in questo fatto: il traffico di viaggiatori e merci si sviluppò solo lentamente, e fu all'inizio di interesse puramente privato.

Solo col tempo, solo divenendo tale traffico un'occupazione se non di tutti almeno di molti, e così di interesse generale, si rese necessario l'intervento del comune. Non è di oggi l'intervento dello stato nella vita economica. Esso interveniva anche nel passato, al fine di tutelare gli interessi della intera comunità. Perché il «vetturare» sulla strada di valle e fino al valico non potesse divenire monopolio di alcuni pochi cittadini ma fosse di vantaggio per una più vasta cerchia di famiglie, negli statuti del 1757 figurava la seguente prescrizione (riportata al cap. 23^o, art. 1^o, del libro economico degli statuti del 1812): «Qualunque ostiere o altro particolare che alloggia uno stappo (dal ted. Stab, 7-8 cavalli) di cavalli forastieri, non potrà tenere più

¹⁾ I somieri non disponevano di un rifugio né al porto del piano di Cambrena, né a quello presso il lago della Crocetta: dovevano attendere all'aperto, a 2300 m.s.m., l'arrivo dei somieri dell'altro versante per lo scambio delle merci. È comprensibile che essi talvolta si lasciassero vincere dalla tentazione di bere un goccio di vino o di mangiare qualcosa a spese dei proprietari delle merci, specie quando le raffiche di vento e neve li flagellavano con la violenza che hanno in alta montagna. - L'ospizio del Bernina, secondo gli intenti della società costruttrice, doveva servire in prima linea ai trasportatori di merci. La stalla offriva posto a ben quaranta cavalli. E invece servì al turismo: « invece dei vetturali e viandanti, affluirono i forestieri » (cfr. A. M. Zandralli, *Libri dei forestieri, Albergo Ospizio del Bernina*, Poschiavo 1937, pag. 7). E non mancarono gli illustri visitatori tra cui la famiglia reale di Grecia nel 1918, la principessa Pia di Savoia Trivulzio nel 1898, il duca Alberto di Sassonia con seguito nel 1900, l'avv. Riccardo Luzzatto, deputato al Parlamento d'Italia nel 1898, poi gli scrittori e poeti Emile Zola, Antonio Fogazzaro (1893), J. C. Heer (1896), Matilde Serao (1907), Giosuè Carducci (1908), l'artista breggiotto Giovanni Giacometti col figlio Alberto e molti altri (cfr. op. cit., 13, 14, 15).

che tre cavalli e un bue per vetturare con questi in montagna; e chi ne alloggia più d'uno stappo, non potrà tener bestie da vetturare: e qualunque altra famiglia non potrà tenere più che sette cavalli per vetturare come sopra, senza altri manzi; bensì trafficando con robba propria potrà tenere dieci cavalli e un manzo, e non più. Chi tiene uno stappo di cavalli non potrà alloggiare un altro stappo di cavalli forestieri, salvo uno stappo d'Engadina per cambiare vettura...»

I casi contemplati da questo capitolo sono parecchi. Al traffico erano interessati gli osti e i tenitori di cavalli. Il traffico doveva essere intenso, poiché la tentazione di sfruttarlo alloggiando sempre più gente e cavalli forestieri, secondo la legge era quanto mai presente. Il comune assume qui la parte del moderatore, del distributore e, implicitamente, del protettore delle piccole nuove aziende di trasporto. Il cronista grigione Nicola Sererhard scrive proprio a metà secolo 18^o: «Poschiavo ist an sich einer der besten Orten in Bünden, ein schöner und wohlgebauter und considerabler Hauptflecken... Die starke Niederlaag der Reisenden, die zu Puschlav ist, da manche Nacht etlich hundert Pferd und Ochsen pernoctieren, tragen ihnen ein nahmhaftes ein». Anche se l'asserzione del Sererhard è probabilmente esagerata (etlich hundert Pferd, parecchie centinaia di cavalli!), già il sostare dei viaggiatori e delle colonne di cavalli e somieri era indubbiamente una buona fonte di guadagno.

Per i «patrioti» il vetturare era esente dalle tasse comunali. Ai «forestieri» il trasporto di merci e il commercio potevano essere proibiti «quando riuscissero pregiudizievoli per i cittadini» (statuti del 1812, l. econom., cap. XXXII).

L'interessamento del comune si rese necessario anche per un'altra ragione: il traffico non poteva svolgersi regolarmente sulla strada di valle e del valico senza che essa fosse mantenuta efficiente e che fosse aperta durante l'inverno. Quest'ultimo compito, date la lunghezza della rampa sud e l'altezza del valico, era particolarmente gravoso. Per lungo tempo i disagi dell'apertura e riapertura del passo dopo le nevicate e bufere in montagna erano stati affrontati da singoli cittadini. Aumentando il traffico, il quale addossava alla popolazione della valle un compito e una responsabilità sempre più impegnativi, il comune a un dato momento dovette intervenire legiferando, organizzando e distribuendo compiti e responsabilità. Il traffico, dapprima di interesse puramente economico, col tempo assunse così anche carattere politico-amministrativo. La mira della comunità era di garantire d'estate una maggiore sicurezza della comunicazione lungo la valle e un traffico di transito senza ostacoli prevedibili d'inverno, una distribuzione più equa possibile del lavoro e del guadagno, un reddito adeguato del lavoro e dei mezzi impiegati, il promovimento di un tenore di vita più elevato e una giustizia pronta ad intervenire in caso di divergenze.

Il legislatore sapeva che il «rompere» la montagna era un lavoro di fatica. Chi lo eseguiva veniva premiato con la priorità a riguardo dei trasporti, verso il Bernina e dal valico verso la valle; e voleva essere «pre-

miato» anche in altra maniera: «...ed acciò le gravi loro fatiche non vengano defraudate o deluse, goderanno della più esatta, e sommaria giustizia» (Stat. del 1812, l' econ., XXXI, 3).

2. Misure per la sicurezza della strada

Un libro manoscritto e rilegato in pelle, depresso nell'archivio comunale di Poschiavo, intitolato *Le Ordinationi antiche e moderne della Comunità di Poschiavo*, una raccolta di protocolli relativi a decisioni delle autorità locali tra il 1549 e il 1600, contiene interessanti indicazioni sull'importanza attribuita al valico e sulla volontà della popolazione di possedere una buona comunicazione permanente con l'Engadina. Un protocollo del 1549 dice ad es. che dovendo la strada regale essere aperta tutto l'anno, era proibito depositarvi del legname. Nel 1571 gli uomini dei due comuni della valle presero accordi circa la manutenzione della strada di valle e dei suoi ponti. La strada lungo il lago, d'inverno e durante le lunghe piogge, era minacciata. Per eliminarne i pericoli il comune inibì intorno al 1600 il taglio di legname e la raccolta di strame sulla sponda destra sopra il lago. Da Poschiavo al valico i boschi sopra la strada erano intoccabili. In Val Pila (sopra Cavaglia), ripidissima e a V, dove la strada, correndo lungo il torrente era minacciata da ambo le parti, era proibito persino raccogliere la legna buttata per terra dal vento e dalle valanghe.

Risulta dai protocolli che alcune di queste decisioni erano state sollecitate da fuori valle, dai comuni engadinesi.

Nei giorni di tempesta, in montagna anche la strada più protetta e più sicura può essere fatale. Una cronaca riferisce il seguente fatto avvenuto il «23 10bre 1779. Dopo la pioggia di due o tre giorni... verso sera... è venuto un vento, con neve così bestiale che ritrovandosi i Cavalanti per la Montagna di Bernina, quantità di gente e cavalli, quale extrahordinariamente dovettero precipitosamente scaricare li Cavalli e darsi alla fuga per salvarsi con ritornare indietro dalla nostra parte, due giovini di Tavate (Davos) perdettero la vita... La gente che a stento si salvò, sono la maggior parte in spezzie li tavosesi quasi tutti offesi dal gelo, le mani, Piedi, e anche al Muso. Li Cavalli che hanno salvato, li hanno rescossi su con gente sufficiente... parte al Venerdì seguente che il tempo si padimò, e parte solo il Sabato giorno del S. Natale». In un poscritto si aggiunge che sul versante nord del valico «non è intervenuto nessun altro sinistro incontro fuorché la lavina (si tratta della temuta *Marianna*) à portato via il ponte di Bernina (bassa)».

3. Le tariffe di trasporto e il dazio o pedaggio

Una convenzione del 1650 tra i comuni di Poschiavo e Pontresina contiene un elenco delle merci che si trasportavano, nel quale sono indicate anche le tariffe.

« Per ogni capo di cavallo di mercanzia	fiorini	1
« Per ogni cavallo grosso di stanga e intiero	»	2
« Per ogni manzo o manza	»	1/2
« Per ogni capra o pecora di mercanzia (reservatte le pecore che vanno in montagna)	»	1
« Per una soma di castagnie secche o verdi (quelle portate a spalle siano esenti di detto Dazio)	»	3
« Per la Canapa, stoffa di lino, e sapone, soma (con che però li fagotti che non passano le tre pesi sono esenti)	»	8
« Per ferro lavorato o da lavorare, la soma	»	4
« Per panno o terlis, soma (con che li fagotti portati a spalle siano esenti)	»	12
« Per setta (seta) da lavorare o lavorata	»	48
« Per formaggio, mascarpa, la soma	»	1/2

Sia da questa convenzione, sia dagli atti concernenti le altre vie di transito, risulta che le colonne di somieri erano tenute a pagare anche il « dazio », un contributo che serviva alla manutenzione della strada di montagna. Alla uscita del borgo, verso il valico, era affissa una tavola — conservata nel museo locale — con la scritta: qui si paga il dazio (pedaggio).

Il comune metteva l'esazione dei pedaggi all'incanto. Il cap. 47 del libro primo degli statuti del 1667 indica i doveri degli « incantatori » nei riguardi del comune; i quali dovevano dare alla comunità ogni garanzia. Negli statuti del 1812 (libro econ., cap. 33) queste garanzie sono contemplate più minuziosamente.

Per quanto concerne i pedaggi, tra Poschiavo e l'Engadina esistevano accordi particolari contenuti anche nella convenzione del 1650. La comunità d'Engadina alta non era tenuta a versare il dazio per i seguenti beni di consumo: « meglio (miglio), formento, segala, sevo (grasso), corame, arame, metalli, peltro, erbegli (piselli), fave, butirro ». Ciò senza pregiudicare i diritti delle due comunità nei confronti degli altri comuni retici o d'altri stati.

4. Due vie verso il passo del Bernina

Tra i comuni di Poschiavo e Brusio (comune e vicinia) ci furono divergenze e processi già a metà secolo 16^o. Essi concernevano le imposte, lo sfruttamento dei boschi e dei pascoli, la distribuzione delle cariche comunali, le leggi locali e la strada di valle e del valico.

Nel 1555 le controversie in merito alla strada del Bernina vennero portate davanti a un giudice arbitrale designato dalla Lega Caddea. Il relativo documento del 9 settembre 1555 dice che gli uomini di Poschiavo avevano costruito una strada nuova sopra la montagna e che ora chiedevano un

adeguato contributo in denaro al comune di Brusio, che questo però non voleva versare.

Il documento non dice di quale strada si trattasse; ma la notizia è importante: è la prima sulla costruzione d'una strada del Bernina. Qui ci viene in aiuto un altro documento, una sentenza arbitratale per una « differenza e malintelligenza » tra Poschiavo e Pontresina riguardo all'apertura del passo durante l'inverno. Nei considerandi la sentenza ricorda una decisione presa circa cinquant'anni prima dai due comuni, secondo la quale ognuno doveva rompere la neve e tener aperto il valico dalla sua parte fino a un dato termine posto sul passo. I due comuni avevano poi adottato un'altra soluzione: tenere aperto tutto il passo a turno. La sentenza, che dà la preferenza alla prima soluzione, nomina come punto di incontro dei « rotteri » due termini con croci incavate, uno vicino alla strada e l'altro su « una piccola altura dove il lago (quello di Scala, scomparso con la trasformazione del Lago Bianco in bacino artificiale) ha la sua prima uscita ». La strada nominata nel documento del 9 settembre 1555 conduceva dunque per Cavaglia e la valle di Pila al valico. Le due croci dice ancora la sentenza del 1563, non hanno niente a che fare coi confini tra i due comuni.

Non si conoscono le ragioni della costruzione di questa nuova strada e dell'abbandono di quella verso La Rösa e la valle Agoné. Sta comunque il fatto che la mulattiera Poschiavo-Cavaglia-passo del Bernina era molto più corta. Un altro documento importante sulla scelta della via verso l'Engadina è quello del 2 gennaio 1732. Esso riferisce una sciagura avvenuta nel 1729 ai piedi del Pizzo Sassalmasone, dove si trovavano le due croci e l'uscita del torrente di val Pila dal Lago Scala. Per questa sciagura, causata da valanghe che avevano sorpreso una colonna di somieri in viaggio verso i laghi, i due comuni decisero di abbandonare per un dato tempo la « strada nuova » e di tornare a servirsi di quella « vecchia », più lunga ma più sicura, il cui tracciato era all'incirca quello dell'attuale carrozzabile.

La salita lungo la valle Lagoné e il Camino, ultima rampa sotto il valico, conduceva invece che ai laghi Scala e Bianco e al Piano di Cambrena, dove i cavallanti si scambiavano le merci, al Lago della Crocetta. Dopo serrate trattative, i comuni di Poschiavo e Pontresina raggiunsero i seguenti accordi:

1. Il traffico sulla strada attraverso la valle del Cavagliasco rimane sospeso;
2. Il « porto » ossia il luogo di scambio delle merci si trova a metà lago (della Crocetta), dove il terreno è ondulato;
3. In avvenire i due comuni tengono in assetto la loro rampa fino alla crocetta del porto;
4. I comuni provvedono all'indicazione della strada, durante l'inverno, con pali da infiggere nel terreno.

Il nome 'Lago della Crocetta' non deriva dunque dalla forma del lago ma da una piccola croce incisa in un termine, il quale segnava il luogo d'incontro delle colonne di somieri d'ambo le parti.

5. Il traffico di transito e la giustizia

Leggendo certi protocolli si ha l'impressione che se l'organizzazione dei trasporti talvolta non soddisfaceva, non si ordinavano e compievano inchieste ma si emanavano nuove «ordinationi» ripetendo le vecchie decisioni. Una simile «ordinatione» venne pubblicata nel 1779 da Pontresina: «I rottari debbono conoscere bene il loro compito e debbono «stagiare» bene la strada affinché in futuro non ci sia più nessun motivo di lagnanze».

La trasgressione delle leggi comunali e le accuse di viaggiatori contro terzi erano trattate dalle autorità giudiziarie locali con la massima diligenza. Un esempio: A Natale del 1729 un contadino di Teglio in Valtellina portò al convento di Poschiavo, con dei muli, un carico di grano. Siccome gli statuti inibivano ogni lavoro a scopo di lucro nei giorni di Natale, si sporse lagnanza presso il podestà. La vertenza venne risolta presentandosi un rappresentante del convento e dichiarandosi questo «garante e debitore» nei riguardi del comune.

Secondo esempio: Nel marzo 1730 un ufficiale del comune sporse querela contro due valtelinesi per il seguente caso: A un cavallante di Poschiavo era perito un cavallo appena arrivato al «porto». I due viaggiatori lo scorticarono e scesero poi in valle a cercare un compratore della pelle. Capitava poi che certi viaggiatori non pagassero l'alloggio e che sparissero ad es. sacchi per la pulizia dei cavalli, chiodi di cavalli ecc.

Con una convenzione del 21 luglio 1795 i due comuni raggiunsero un accordo anche nei riguardi delle infrazioni delle prescrizioni sul traffico. I dieci punti di questo trattato concernevano la proibizione di sequestrare cavalli e carichi alle colonne dell'uno e dell'altro comune, le tariffe di trasporto (che dovevano essere fissate ogni anno), la possibilità da parte degli Engadinesi di impiegare anche somieri stranieri per il trasporto delle proprie merci, le spese generali del traffico sul valico (che dovevano essere sopportate a parti uguali dai comuni), il diritto di domicilio con parità di diritti nei riguardi dei cittadini dei Poschiavini in Engadina alta e viceversa (questa disposizione vale ancora oggi), la pubblicazione dei pedaggi e delle disposizioni penali.

Questo patto, così importante perché era destinato a por fine alle vecchie divergenze, a salvare «l'amicizia, benevolenza et bona vicinanza», non prevedeva la nomina di un tribunale per il traffico. La giustizia doveva essere amministrata dalle autorità locali esistenti (art. 5). Ma una convenzione del 1806 tra Poschiavo e Pontresina annunciava l'introduzione di un organo intercomunale di sorveglianza del traffico che si chiamava *deputazione* e che fungeva da tribunale.

6. La carrozzabile del Bernina

Ma i vari tribunali istituiti per amministrare la giustizia in materia di trasporti non si conciliavano con lo spirito e la lettera dell'Atto di mediazione dettato da Napoleone. In più, in varie valli del Cantone i pedaggi ve-

nivano adoperati solo in parte per le strade, che per conseguenza erano in cattivo stato. Per queste ragioni il Piccolo Consiglio promulgò nel 1808 un nuovo ordinamento del traffico e sostituì i tribunali delle singole regioni con un «tribunale commerciale». Questo provvedimento del Cantone — lo stato delle Tre Leghe era tramontato con la sua entrata nella Confederazione nel 1803 — suscitò non poco scalpore nei comuni e nelle società di trasporto, che videro ad un tratto minacciati i loro secolari diritti e privilegi a riguardo dei trasporti. Ma il Cantone era ormai risoluto di regolare lui il traffico; e nel 1817 il Gran Consiglio prese la non facile decisione di abolire i diritti delle società locali e regionali di trasporto. La reazione a questo decreto fu ancora più violenta, anche perché il traffico si era nuovamente intensificato. Dieci anni dopo però, il 7 ottobre 1827, il comune di Pontresina decise che da quel giorno il monopolio dei trasporti non esisteva più, che ogni abitante del villaggio poteva valicare il Bernina con merci di transito. L'atteggiamento di Pontresina era dovuto a una nuova situazione: senza il contributo di tutti gli interessati, il traffico si svolgeva solo a rilento. La manutenzione delle «strade commerciali» doveva essere assunta dal Cantone, ed i pedaggi avevano da fluire nella sua cassa.

Il continuo aumentare del traffico impose poi al Cantone la costruzione di una nuova rete di strade. Tra il 1818 e il 1823 venne costruita la carrozzabile del S. Bernardino, dopo la quale si realizzarono numerosi altri progetti. Nel 1832 l'ingegnere cantonale R. Lanicca redasse delle «prescrizioni per la costruzione di una carreggiabile dal lago presso Poschiavo fino al confine con la Valtellina». Il Lanicca scrisse anche un rapporto sullo stato della strada del Bernina intorno al 1830 e sulle varianti Poschiavo-Cavaglia-Passo del Bernina e Poschiavo-Pisciadello-Passo del Bernina. A causa della maggior ripidità della strada per Cavaglia e per attraversare questa una zona minacciata dalle valanghe (Val Pila, Pizzo Sassalmasone) egli riteneva possibile solo la variante Poschiavo-La Rōsa-Valle Agoné.

Secondo il rapporto Lanicca, nel 1830 la strada di valle era carreggiabile fino al villaggetto di Pisciadello (1500 ms.m.). Il progettista si preoccupò in prima linea di distribuire il dislivello di 1300 m fra Poschiavo e il valico, su tutto il tracciato (per cui propose che la salita avesse inizio a San Carlo e non a Pedemonte) e di evitare i posti minacciati dalla neve. La strada fu costruita negli anni dal 1842 al 1865: Poschiavo-Lago Nero dal 1842 al 1852, Lago Nero-Pontresina-Samaden dal 1862 al 1864, Campocologno-Poschiavo dal 1864 al 1865. Lunghezza km 53.7, costo fr. 716'000 (di allora!). Paga dei cantonieri fr. 3.— al giorno.

Sulla rampa sud era minacciato dalla neve il breve tratto immediatamente sotto il culmine del valico, dove si costruirono due tratti di galleria. Nel 1897, anno in cui piombarono valanghe su varie strade di montagna, cadde neve anche sulla strada del Bernina, tra le due piccole gallerie, e seppellì alcune persone che ad eccezione di una poterono salvarsi.²⁾

²⁾ Cfr. l'*Engadiner Post*, organo che esce a St. Moritz, del 28 gennaio 1897.

Con l'apertura della nuova strada, le colonne di somieri vennero sostituite dal carro e dalla diligenza e la «strada imperiale» cedette il posto alla «strada postale». Tiri a due e a tre portavano in Engadina vino, patate, frutta, verdura.

La direzione generale delle Poste a Berna cedeva il servizio postale a ditte di trasporti, alle quali metteva a disposizione carrozze e slitte. Dai contratti con queste risulta che, per i tenitori di cavalli, la tratta Samedan-Poschiavo-Tirano era divisa in tre tronchi: Samedan-La Rösa, Poschiavo-La Rösa e Poschiavo-Tirano. Dal 15 giugno al 15 settembre si effettuavano due corse da Samedan a Poschiavo, Tirano e Bormio, l'una con partenza alle 6, l'altra alle 13. Durata del viaggio 14 ore. Gli orari prevedevano coincidenze verso Sondrio e Colico, l'Engadina bassa, il Flüela, l'Albula, il Maloggia e Chiavenna. Prezzi: 15 giugno-15 settembre, Samedan-Poschiavo, *coupé* franchi 11.80, interno e carrozza sussidiaria fr. 9.80. Dal 16 settembre al 14 giugno, Poschiavo-Samedan fr. 7.80 e 5.90, Samedan-Tirano fr. 11.35 e 8.50. Nel Poschiavino mettevano a disposizione i cavalli le ditte Battaglia, Dosch e Isepponi. Nel 1900 vennero trasportate 3045 persone d'estate e 1466 d'inverno da Poschiavo all'Ospizio Bernina, 1995 d'estate e 1691 persone d'inverno da Poschiavo a Tirano.

7. L'ospizio del Bernina ³⁾

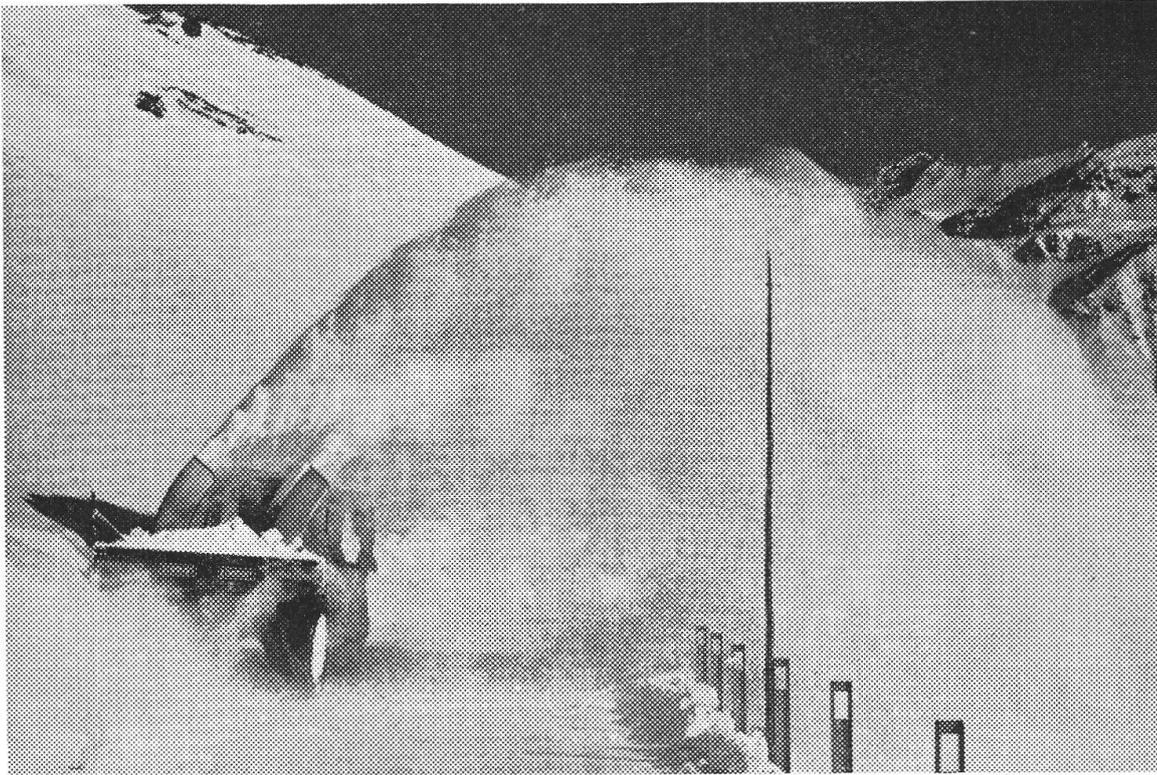
La famiglia Ragazzi di Poschiavo, proprietaria fino al 1830 di una fabbrica di tabacco e fondatrice di una grande azienda commerciale e del settimanale locale, fondò, dopo la metà del secolo scorso, una «Società di Azionisti per la costruzione di una casa di Ricovero con Osteria sulla Cima del Bernina». Il progetto prevedeva un'osteria, una stalla per circa quaranta cavalli e «proporzionati magazzini per le merci». Il comune diede il terreno gratuitamente e il legname a condizioni favorevoli esigendo che l'edificio sorgesse sulla strada, al margine della «Piazza della Crocetta» per lo scambio delle merci, e che fosse tenuto aperto tutto l'anno.

L'Ospizio Bernina fu aperto (nel 1867) subito dopo la costruzione della strada del Bernina e nel momento in cui cominciava a svilupparsi l'industria turistica. La sua posizione, in mezzo a una magnifica cerchia di montagne e a un paesaggio lacustre di rara bellezza, è sempre stata decisiva per il suo sviluppo. Dopo la costruzione delle filovie della Diavolezza e del Pizzo Lagalb l'ospizio, restaurato negli anni 1964-65, rimane aperto anche durante l'inverno.

8. L'apertura del passo durante l'inverno

La «rotta» non si effettuava allontanando la neve dalla strada come si fa oggi, ma premendola sul fondo stradale con apposite slitte. Dove la neve era soffiata era necessario «tagliarla».

³⁾ Sulla fondazione della «Società dell'Ospizio sul Bernina» e sulla costruzione dell'ospizio e lo sviluppo del turismo sul valico, esiste un protocollo di ben 259 pagine. È nelle mani dei successori della ditta Ragazzi.



La fresatrice del Bernina, una Mercedes con un motore per la trazione e uno per il rullo escavatore, impiegata in cima alla rampa sud del valico dove la strada è adattata alle esigenze del traffico odierno

Gli ultimi statuti aggiudicano il compito di tener aperto il valico alle autorità, che potevano farsi sostituire da persone idonee a questo lavoro. La strada doveva dunque essere tenuta aperta dal comune. Ciò risulta anche da un atto del 7 febbraio 1849 secondo il quale per questo lavoro venivano impiegati sei « rotteri », senza salario. Essi godevano però del privilegio « d'esser preferiti a ogni altro vetturino nella condotta e ricondotta delle merci » e in più del diritto di « percepire la così detta rotta, val a dire due bazzi per slitta ed un cruzzero per ogni cavallo la prima volta che passavano e poscia solo la metà, sempre trattandosi di slitte appartenenti a stranieri ». ⁴⁾ Quando il lavoro superava le possibilità dei « rotteri », potevano trasportare merci anche altri tenitori di cavalli.

Ecco il « diritto del porto » il quale « risparmiava al comune la spesa che... andrebbe ad incontrare ogni anno per rompere la montagna... »

Da una breve perizia del 7 febbraio 1849 di un cittadino al podestà di Poschiavo risulta che il 3 gennaio dello stesso anno il Cantone aveva invitato il comune a far valere « eventuali privilegi esistenti intorno al trasporto di mercanzie e persone » sopra il valico (il Gran Consiglio aveva deciso di abolire i diritti locali circa il traffico già nel 1817!). La perizia mette in rilievo

⁴⁾ Cfr. *Statuto del 1812, Libro economico, XXXI, 2.*

le prescrizioni comunali sul traffico di transito contenute negli statuti del 1812 e ancora in vigore a metà secolo 19°.

1. Il Comune ha il dovere di tenere aperta la strada del Bernina durante l'inverno;
2. La retribuzione ai « rotteri » consiste nel diritto di priorità nel trasporto delle merci;
3. Gli stessi « rotteri » possono incassare la cosiddetta « rotta ».

« Queste prerogative dei rotteri e terrieri, che formano il diritto di porto che risparmia al Comune la spesa che necessariamente andrebbe a incontrare ogni anno rompendo la montagna nel tempo delle nevi », sono molto importanti per il comune; il quale è pronto a rinunciarvi se, come risulta dalla perizia, il Cantone è disposto a riscattarli anno per anno con una somma « per quanto possibile approssimativa al vero ».

In una lettera dell'11 dicembre 1849 al Cantone il comune di Poschiavo ribadì le prescrizioni delle leggi locali ed i privilegi dei « rotteri », pure fissati dalla legge. « Venendo levato (dal Cantone) tal diritto o prerogativa dei porti e restando l'obbligo di tener aperta la Montagna di Bernina, la Comune incontrerebbe... spese, le quali non potrebbe in alcun modo coprire senza una tassa... al commercio sulla rotta... » Il comune chiedeva perciò al Cantone, sulla base di precisi calcoli (salario a 6 rotteri e a due « stradiroli », sussidi speciali per prestazioni straordinarie, sussidi all'oste dell'Ospizio Bernina) la somma di 1300 fiorini. A questa condizione si dichiarava disposto a tener aperto il valico.

Nel 1852 una commissione ricevette dal comune l'incarico di elaborare un « regolamento distributivo sul diritto di vetturare », il quale doveva « procurargli un maggior provento e più proporzionato pella manutenzione della strada ». Siccome la Confederazione era direttamente interessata alla strada del valico, la commissione propose che le autorità federali riscattassero i « diritti di porto » del comune e che concedesse a questo « un diritto di pedaggio durante l'inverno, su tutte le vetture e merci ». ⁵⁾ Il contratto del 1861 sulla « rotta » del valico, messa ogni anno all'appalto, aggiudicava però il diritto di incassare la « tassa di rotta » sempre ancora ai « rotteri ». Il loro salario, versato dal comune, era complessivamente di 600 fiorini. Gli « stradiroli » ausiliari venivano retribuiti separatamente.

I contratti tra il comune e l'assuntore dei lavori di sgombero della neve durante l'inverno rimasero da vari punti di vista uguali fino all'apertura della ferrovia del Bernina. Unica differenza: i « rotteri » in seguito vennero retribuiti direttamente dal comune. La « tassa di rotta » col tempo dovette essere abolita. ⁶⁾ I punti principali del contratto per l'inverno 1903-04 sono i seguenti:

1. *L'assuntore si obbliga di tener aperto il passaggio sulla strada del Bernina dal Borgo all'Ospizio durante l'inverno incominciando in autunno*

⁵⁾ Nell'archivio di Poschiavo non abbiamo potuto trovare materiali relativi a trattative con la Confederazione a riguardo di questa proposta.

⁶⁾ ...in omaggio alla decisione del Gran Consiglio del 1817 (cfr. pag. 16).



La fresatrice del Bernina affronta ed allontana senza difficoltà strati di neve della sua stessa altezza. Si noti la larghezza della pista stradale dove essa è rifatta a nuovo.

dalla prima caduta di neve sino a che dura il transito colle slitte ed anche più tardi se eccezionalmente causa caduta di neve si rendesse necessario.

- 2. L'obbligo della rotta delle nevi è giornaliero con due cavalli e due uomini muniti dei necessari strumenti a questo scopo. Questo obbligo però non comprende le giornate di bel tempo senza vento quando la strada si trova battuta e transitabile senza difficoltà.*
- 3. In occasione di cattivo tempo e forte caduta di neve, l'assuntore è tenuto a provvedere ed aggiungere a proprie spese altri due cavalli e due uomini («stradiroli»).*
- 4. Se causa straordinaria caduta di neve o valanghe occorresse maggior numero di uomini o cavalli, il Comune provvederà a sue spese quanto inoltre bisognasse.*
- 5. Colla rotta va unito anche l'obbligo di appianare la strada sia collo slittone o coll'applicazione di un sasso alle slitte nella discesa, ossia anche con badili.*
- 6. Il servizio della rotta dovrà aver luogo, quando necessario, per ogni singola corsa postale (due ascendenti e due discendenti)...*
- 7. Riguardo alla partenza l'assuntore si atterrà al dispositivo dell'art. 7 del Regolamento stradale di polizia cantonale.*

8. *Nel caso che l'assuntore non si attenesse alle condizioni anzidette, il Comune si riserva far eseguire a spese dell'assuntore quanto occorre.*
9. *Per l'esatto adempimento degli obblighi e doveri contenuti nel... contratto, l'assuntore presta benevisa garanzia che qui si sottoscrive.*
10. *Per il servizio della rotta il Comune pagherà all'assuntore... fr. 1500.— pagabili in due rate uguali, la prima entro il gennaio di ogni anno, la seconda alla fine del servizio annuale.*

9. Il turismo, nuova colonna dell'economia locale

Nel 1910 venne aperta la ferrovia del Bernina, costruita da una società privata allo scopo di promuovere lo sviluppo del traffico tra la Lombardia e il Grigioni e l'industria turistica in Engadina alta. Nel 1913 questa impresa passò dall'esercizio estivo a quello annuale. Così la Confederazione poté interrompere il servizio postale sulla strada del Bernina e incaricare la ferrovia del trasporto della posta per e dalla valle di Poschiavo. Da quell'anno il valico stradale non venne più aperto. I trasporti di rifornimento dell'Engadina si riprendevano appena la strada era libera di neve.

All'era del carro seguì poi quella dell'automobile, e da quel momento il turismo si sviluppò, specialmente in Engadina, a ritmo veloce.

Dopo la seconda guerra mondiale prese a svilupparsi il turismo di massa. Lo sport dello sci divenne a poco a poco lo sport di vasti strati del nostro e di altri popoli. Chi non ricorda lo slogan: tutto il popolo scia! I luoghi di sport invernali resero accessibili sempre più numerosi e più vasti campi di neve, e dopo gli anni cinquanta si cominciò a sfruttare turisticamente anche quelli del valico del Bernina, dove si sono costruite le filovie della Diavolezza e del Pizzo Lagalb. E se d'inverno, fino a qualche anno dopo la guerra, verso il valico saliva dall'Engadina solo la ferrovia, dopo la costruzione delle due filovie il Cantone aperse la sua strada dapprima fino alla stazione di Bernina Bassa-Diavolezza, poi fino alla stazione di valle di Lagalb. E nel 1964, con l'apertura annuale dell'Ospizio del Bernina, si chiese al Cantone l'autorizzazione di aprire il valico, da nord, fino al suo punto culminante.

L'Ospizio Bernina si rivelò subito un vantaggioso punto di partenza verso i campi di neve del valico. L'apertura anticipata alla prima metà di aprile del passo sul versante sud promosse subito un notevole traffico verso il valico e l'Engadina, dove per lungo tempo si era sostenuto che l'apertura del Bernina d'inverno era un'«utopia». Grazie alla filovia della Diavolezza e ad altri mezzi di trasporto per sciatori, Pontresina poté, in brevissimo tempo, portare i suoi pernottamenti invernali da alcune decine di migliaia ad alcune centinaia di migliaia. Una gran parte degli ospiti raggiunge l'Engadina, anche d'inverno, con l'automobile, e con l'automobile si reca fino alle sciovie e filovie. Il tratto aperto della rampa nord del Bernina divenne sempre più lungo. Negli anni cinquanta anche gli Italiani cominciarono a fare dello sport invernale da noi, siccome i campi di neve della Valtellina sono di durata più breve dei nostri. Così anche l'Engadina vede oggi nel valico del Bernina una non trascurabile comunicazione invernale da sud.

Negli ultimi lustri, anche le aziende commerciali e industriali valligiane si sono motorizzate. Se il valico d'inverno rimane chiuso, all'automobilista locale, durante questa stagione rimangono a disposizione, in terra elvetica, solo 15 km. di strada, pur pagando integralmente le tasse di circolazione. Poi, fino ad alcuni anni fa, ai Poschiavini era proibito trasportare merci nell'interno del Cantone per la Bregaglia e il valico del Maloggia. A suo tempo la valle ha desiderato la costruzione della ferrovia del Bernina ed anche oggi è pronta a sostenerla. Essa è del resto uno dei tronchi più redditizi della Ferrovia Retica. Ma il turismo e il commercio, oggi hanno bisogno della ferrovia e della strada. Un uomo di stato grigione ha dichiarato tempo fa: traffico porta traffico. La ferrovia e la strada stanno oggi al servizio l'una dell'altra.

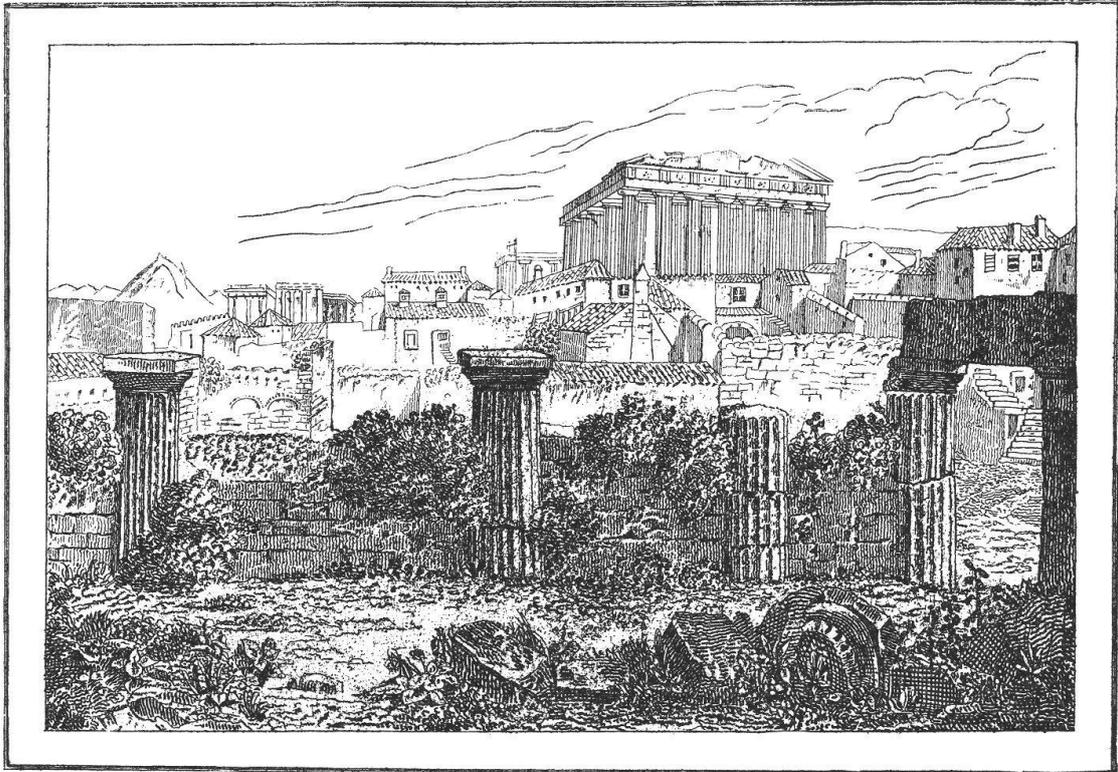
Questa situazione ha indotto la valle di Poschiavo, che giace tra due regioni economicamente importanti (Engadina e Lombardia) a chiedere che il valico del Bernina sia tenuto aperto tutto l'anno. La rampa nord è già aperta durante tutto l'inverno fino nelle vicinanze dello spartiacque, e lo sgombero della neve sulla rampa sud è un problema ben più facile. La strada è minacciata dalla neve specialmente presso Bernina Bassa (versante nord) dove essa viene tenuta aperta tutto l'anno, e in cima alla rampa sud dove però le masse di neve che la sovrastano sono molto meno voluminose. Nel 1964 la valle chiese in Gran Consiglio l'apertura invernale del Bernina, e nel 1965 il Parlamento cantonale votò un credito sussidiario di fr. 120'000 a tale scopo. Così il passo, a titolo di prova, fu transitabile durante tutto l'inverno, salvo nei giorni di burrasca (come, dunque, previsto già dai vecchi statuti). Incidenti non se ne verificarono. L'industria turistica valligiana poté poi subito trarre vantaggio sia dal traffico di transito, sia dalla possibilità di raggiungere i campi di neve del Bernina anche dal sud. Ciò ha convinto una volta di più i Poschiavini che in valle può svilupparsi una seconda stagione turistica solo se il valico che appartiene anche al Poschiavino, è transitabile tutto l'anno. Il turismo è l'unica industria che abbia potuto svilupparsi in tutta la valle nel dopoguerra. Il valico del Bernina è per il Poschiavino e il Brusiese, oggi come nei secoli passati, di importanza vitale. Di questa opinione è oggi anche il Governo cantonale.

È negli intenti del Dipartimento cantonale delle costruzioni di nominare, per quanto concerne l'organizzazione e il controllo del traffico invernale sul passo del Bernina, un commissario con ampie competenze. L'incarico viene dato di preferenza a una personalità poschiavina.⁷⁾ La trasformazione della soluzione provvisoria in soluzione permanente circa la viabilità invernale del nostro passo cade purtroppo in un momento in cui sia nell'ambito della Confederazione, sia nel Cantone, si tende a frenare le uscite riducendo le sovvenzioni e cercando di evitare nuove spese.⁸⁾

⁷⁾ In questo senso il Dipartimento cantonale delle costruzioni ha scritto il 12 ottobre 1966 al presidente del Circolo di Poschiavo, avv. dott. F. Luminati.

⁸⁾ Rimando al riguardo alla perizia Stocker (1966) al Consiglio Federale e ai protocolli della sessione autunnale del Gran Consiglio grigione.

GRECIA



Propylaea

Podarici exc.