

Zeitschrift: Quaderni grigionitaliani
Herausgeber: Pro Grigioni Italiano
Band: 80 (2011)
Heft: 2: Ferrovie. Emigrazione. Territorio

Artikel: Bregaglia : appunti su una ferrovia mai costruita
Autor: Tognina, Andrea
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-325309>

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: 14.03.2025

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

ANDREA TOGNINA

Bregaglia: appunti su una ferrovia mai costruita

Nel periodo a cavallo tra il XIX e il XX secolo, le valli del Grigionitaliano furono al centro di numerosi progetti ferroviari. Nel 1907 la Mesolcina ottenne un collegamento tra Bellinzona e Mesocco, nel 1910 fu inaugurata la ferrovia del Bernina. La Bregaglia rimase invece a bocca asciutta. La storia dei progetti mai realizzati di una ferrovia della Bregaglia è stata scritta solo in parte.¹

A fine Ottocento il treno era sinonimo di sviluppo e di modernità. Ovunque nell'arco alpino si elaborarono progetti di ferrovie di transito e turistiche. Nei Grigioni, privati di un asse di transito transalpino dopo la costruzione nel 1882 della ferrovia del Gottardo, gli impulsi determinanti per la realizzazione di una rete ferroviaria vennero dal settore economico più dinamico: il turismo.

L'imprenditore olandese Willem Jan Holsboer, residente a Davos, riuscì a imporre al cantone la sua visione di una ferrovia di collegamento regionale a scartamento ridotto. Le ipotesi di ferrovia transalpina a scartamento normale vennero abbandonate. La prima tratta della rete grigione, la Landquart-Davos, fu aperta nel 1890. Nel 1898 iniziarono i lavori per la ferrovia dell'Albula, nel 1903 la linea raggiunse Celerina, nel 1904 St. Moritz. Intanto anche in Valtellina e Valchiavenna la ferrovia stava avanzando: nel 1885 fu inaugurata la linea Colico-Sondrio, nel 1902 le linee Sondrio-Tirano e Colico-Chiavenna.²

Anche nel Grigionitaliano furono elaborati, in modi e tempi diversi, numerosi progetti ferroviari. La Mesolcina ottenne nel 1907 un collegamento ferroviario tra Bellinzona e Mesocco. Fallirono però i progetti di proseguire il tracciato oltre il passo del San Bernardino. La ferrovia Bellinzona-Mesocco rimase isolata dal resto del cantone e dai suoi centri turistici. In Valposchiavo – in fondo a sorpresa, considerata

¹ L'articolo è una rielaborazione dei testi scritti per la mostra itinerante della Pgi «La Ferrovia nel Grigionitaliano. Tra visioni, storie e realtà» (2010). L'autore ringrazia Romana Walther, operatrice culturale della Pgi in Bregaglia, per la collaborazione.

² Per un efficace riassunto delle origini della ferrovia nei Grigioni si veda: SIMONETT JÜRIG, *Trasporti, arti, mestieri, industria*, in: *Storia dei Grigioni*, vol. 3: *L'età contemporanea*, Coira/Bellinzona 2000, pp. 69-70. La miglior ricostruzione della storia ferroviaria grigione rimane: CATRINA WERNER, *Die Entstehung der Rhätischen Bahn*, Zurigo 1972.

anche il conte belga Camille de Renesse, che stava dando avvio ai lavori per la costruzione dell'albergo Kursaal-Palace a Maloja, si dedicò alla questione del treno in Bregaglia e fece rielaborare alcune varianti di tracciato ferroviario attraverso il passo del Maloja, riprendendo le idee già emerse vent'anni prima (con una variante verso il Settimo, che riesumava il progetto di Ulisse Salis). I piani di Renesse erano finora sconosciuti e sono riemersi solo dopo l'allestimento in Bregaglia della mostra itinerante Pgi sulla ferrovia nel Grigionitaliano. L'interesse del conte era rivolto soprattutto ai potenziali ospiti del suo albergo; il progetto ferroviario non si preoccupava di offrire un collegamento ai principali insediamenti della Bregaglia, ma voleva portare i turisti da Chiavenna a Maloja, offrendo loro un tracciato spettacolare che prevedeva anche di passare accanto a Soglio.⁴

Alcuni anni dopo, nel 1885 l'ingegnere Giuseppe Vanossi di Chiavenna riprese l'idea di una ferrovia delle Alpi orientali, combinandola con una variante attraverso il passo del Settimo. Vanossi lavorò contemporaneamente anche a un progetto di ferrovia attraverso lo Spluga. Negli stessi anni l'impresa edile argoviese Zschokke & Co. presentò dei piani di massima per una ferrovia tra Coira e Chiavenna. Il tracciato, a scartamento ridotto e con alcuni chilometri di cremagliera, doveva passare da Bivio e superare il passo del Settimo, con una galleria di due chilometri sotto il pizzo Lunghin, per raggiungere Maloja e da qui scendere verso Chiavenna. Si trattava del primo tentativo serio di realizzare un asse di transito attraverso i Grigioni. L'impresa Zschokke ottenne una concessione, ma i limiti tecnici del progetto e la perifericità di Maloja rispetto ai centri turistici più importanti dell'Engadina alta lo privarono dell'indispensabile sostegno delle autorità cantonali.⁵

Alla discussione prese parte anche il pioniere della ferrovia nei Grigioni, Willem Jan Holsboer, che nel 1890 pubblicò i piani per un collegamento ferroviario tra Davos e l'Engadina attraverso il passo dello Scaletta, con una diramazione verso Chiavenna. Poco prima, Holsboer aveva rilevato la concessione dell'impresa Zschokke. Il progetto, che prevedeva in una delle varianti una galleria di oltre 8 chilometri, suscitò ampi dibattiti, ma fallì di fronte alla decisa opposizione di Coira e delle regioni centrali del cantone, che temevano di essere marginalizzate e che puntavano alla realizzazione di una linea ferroviaria sulla direttrice Coira-Thusis-Engadina.⁶ Prima della fine del secolo, altri progetti cercarono di rilanciare l'ipotesi di una ferrovia in Bregaglia. Nel 1896 l'industriale zurighese Adolf Guyer-Zeller riesumò l'idea di un asse ferroviario est-ovest attraverso i Grigioni, da Coira a Costantinopoli, con una deviazione verso l'Engadina e Chiavenna. Ma si trattava di un progetto troppo ambizioso per la realtà grigione.⁷ Una proposta più realistica fu elaborata l'anno successivo dall'ingegnere tedesco Philipp Holzmann. Holzmann sottopose alla Ferrovia retica, da poco entrata in possesso delle concessioni per la ferrovia della Bregaglia, un progetto di collegamento ferroviario tra St. Moritz e Chiavenna, abbinato all'offerta di un accordo

⁴ I piani del progetto di Renesse sono conservati in una collezione privata a Chiavenna. Copie digitali del progetto sono depositate presso la Società culturale/Pgi Bregaglia.

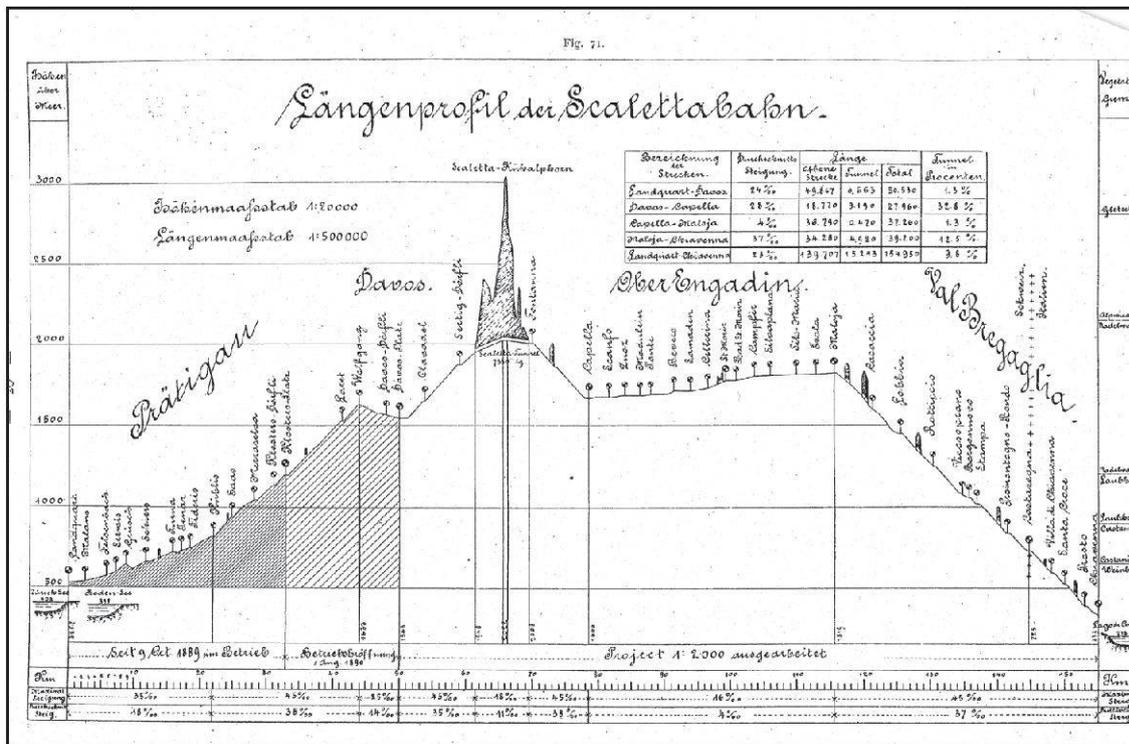
⁵ CATRINA, *Entstehung*, pp. 23-25.

⁶ *Ivi*, pp. 36-47.

⁷ BAUER, FRISCHKNECHT, *Grenzland*, pp. 102-103.



Il tracciato della ferrovia tra Soglio e Stampa nei piani del conte Camille de Renesse, 1882 (collezione privata / Pgi Bregaglia)



Profilo altitudinale della ferrovia dello Scaletta, 1890. In Bregaglia si accusò il progetto di servire solo a portare i pazienti nelle cliniche di Davos (Biblioteca nazionale svizzera).

complessivo che comprendesse anche la costruzione della prevista linea tra Thusis e l'Engadina. La Ferrovia retica rifiutò però la proposta.⁸

Negli anni successivi, l'azienda ferroviaria grigione concentrò le sue energie sulla costruzione delle linee prioritarie: la linea dell'Albula e il collegamento Reichenau-Ilanz. I progetti di ferrovia della Bregaglia rimasero per qualche tempo nel cassetto. Se ne tornò a parlare seriamente solo dopo il 1911, in seguito alla fondazione in Bregaglia di un comitato d'iniziativa a favore della ferrovia, presieduto dal granconsigliere Federico Ganzoni.⁹ La nascita del comitato rappresentò una svolta importante, perché per la prima volta in Bregaglia si articolava un movimento decisamente favorevole alla costruzione della ferrovia. L'impulso fu però insufficiente. La Ferrovia retica elaborò un progetto dettagliato per la *Bergellerbahn* solo nel 1918. Il progetto era molto interessante: la ferrovia della Bregaglia avrebbe avuto una pendenza massima moderata (30 per mille, rispetto ai 70 della ferrovia del Bernina e ai 35 dell'Albula) e un raggio delle curve piuttosto ampio (non meno di 160 metri, contro i 45 della Bernina), ciò che avrebbe permesso velocità relativamente elevate.¹⁰ Ma i tempi erano ormai mutati, la congiuntura del primo dopoguerra non era favorevole alla realizzazione di un'opera simile. Neppure il tentativo del medico bregagliotto Agostino Santi nel 1926 di rilanciare la discussione con un nuovo progetto riuscì a mutare la situazione.¹¹ Nel 1936, la Ferrovia retica rinunciò definitivamente alla ferrovia in Bregaglia.¹²

I motivi per il fallimento dei progetti della ferrovia in Bregaglia furono molteplici. Nell'Ottocento ebbe certo un ruolo lo scetticismo di una parte dei bregagliotti nei confronti del treno, considerato uno strumento al servizio del settore turistico engadinese piuttosto che delle necessità della valle. I vantaggi non apparivano evidenti; la disponibilità ad assumersi parte dei costi era molto limitata. Di fronte alle condizioni poste per esempio da Willem Holsboer per la realizzazione del suo progetto, i comuni reagirono negativamente, anche perché non erano riusciti a trovare un accordo su un'equa ripartizione dei costi.

Più tardi, dopo la costituzione del comitato in favore della ferrovia, un altro problema s'interpose alla ricerca una soluzione speditiva alla questione del treno: il conflitto tra bregagliotti ed engadinesi attorno allo sfruttamento idroelettrico delle acque del lago di Sils, voluto dai primi e osteggiato dai secondi.¹³ A differenza della ferrovia del Bernina, i progetti ferroviari bregagliotti non poterono contare sulla collabo-

⁸ CATRINA, *Entstehung*, pp. 112-113. Un piano di situazione del progetto Holzmann è conservato nella biblioteca del Museo Ciäsa Granda di Stampa.

⁹ Tra gli interventi di Ganzoni sulla questione ferroviaria e su altri problemi bregagliotti si può ricordare in particolare *La Bregaglia angustiata*, Coira 1921.

¹⁰ Un esemplare del progetto si trova nella biblioteca della Ciäsa Granda. Per i dettagli tecnici vedi anche: BELTRAME PAOLA, *Il treno che ancora fa sognare i bregagliotti*, in «swissinfo», 8 ottobre 2010 (URL: http://www.swissinfo.ch/ita/speciali/tunnel_di_base_del_San_Gottardo/tunnel_in_rete/Il_treno_che_ancora_fa_sognare_i_bregagliotti.html?cid=28496268).

¹¹ Il progetto uscì anonimo con il titolo *Lösung der sogenannten Ostalpenbahnfrage*, Coira 1926.

¹² BAUER, FRISCHKNECHT, *Grenzland*, pp. 103-104.

¹³ Per la storia dei progetti di sfruttamento del lago di Sils, cfr. Gredig Hansjürg, Willi Walter, *Unter Strom. Wasserkraftwerke und Elektrifizierung in Graubünden 1879-2000*, Coira 2006, pp.197-199.



Un estratto del progetto di Philipp Holzmann, Francoforte, 1897. Il progetto fu osteggiato dalla Ferrovia retica, che non voleva rinunciare alla concessione per la ferrovia in Bregaglia (Ciäsa Granda).



Il tracciato della Bergellerbahn presso Casaccia nei piani della Ferrovia retica del 1918 (Ciäsa Granda).

razione di un'azienda idroelettrica già attiva sul territorio. Quando finalmente la Ferrovia retica elaborò piani concreti per la ferrovia in Bregaglia, la sua situazione finanziaria non era tale da favorire un rapido inizio dei lavori. Ma anche ragioni politiche si opposero alla realizzazione del progetto: si temeva che Bregaglia ed Engadina si sarebbero orientate economicamente verso l'Italia, indebolendo il legame con il resto del cantone e con la Svizzera in un momento di forti turbolenze geopolitiche internazionali.

La Bregaglia rimase così senza ferrovia. All'epoca della questione ferroviaria si discusse e scrisse molto. Nella stampa e negli archivi pubblici e privati si trovano numerosi materiali sul tema, spesso poco o per nulla conosciuti. Un loro studio approfondito potrebbe fornire un contributo importante alla storia dei trasporti nei Grigioni e aiutare a capire meglio le difficoltà incontrate dalle regioni periferiche del cantone nel tentativo di dotarsi di infrastrutture di trasporto moderne.



Federico Ganzoni, granconsigliere e presidente del comitato d'iniziativa per una ferrovia in Bregaglia «Almanacco del Grigioni Italiano».

