

Lecco. Questa questione è troppo importante perchè non venga sollevata dai due Governi svizzero ed italiano prima di dare ciascuno, per quanto lo riguarda, la concessione della linea dello Spluga.

L'ing. Moser, nel suo opuscolo già citato, ha concluso che il progetto della Greina in confronto di quello dello Spluga è tecnicamente di gran lunga superiore per causa delle sue condizioni singolarmente favorevoli di pendenze e di andamento planimetrico e del suo basso punto culminante. Egli ha anche dimostrato i vantaggi che avrebbe la Svizzera dalla Greina, e che infondati sono i timori della Svizzera orientale di danni dalla costruzione della Greina e dall'altra futura linea del Tödi che si allaccierebbe alla Greina; considerazioni però che per l'Italia non possono avere grande importanza.

Anche rispetto agli interessi germanici, l'opinione ormai prevalente in Germania stessa è per la Greina. Il distinto tecnico H. Cox di Cannstatt in un accuratissimo ed imparziale studio sulle nuove linee alpine della Svizzera in riguardo specialmente ai vantaggi economici per la Germania (1), riferisce che specialmente nella zona del lago di Costanza si ritiene che la Greina sia migliore dello Spluga tanto dal punto di vista tecnico che da quello economico, e soggiunge:

« L'eccezione che si fa alla Greina di una maggior somma di
 « tratti a forte pendenza, in dipendenza della salita del Monte-
 « ceneri non è fondata; inquantochè la Svizzera, col riscatto del
 « Gottardo, ricostruirà senz'altro la linea del Monteceneri con trac-
 « ciato più basso dell'attuale. D'altra parte le linee da Bellinzona
 « verso l'Italia, via Lugano, via Pino, via Locarno-Pallanza (quest'ul-
 « tima ancora soltanto in progetto) sono essenzialmente migliori della
 « linea più orientale Chiavenna-Lago di Como, mentre le comunica-
 « zioni colla Germania risulterebbero le migliori immaginabili (*denkbar*
 « *besten*) colla costruzione della linea del Tödi ».

(1) Vedi *Zeitschrift der Vereines deutscher Ingenieure*. Januar, 1908.