

CORRIERE DEL TICINO, 21.10.2009, di Carlo Silini

## Quando l'ecologia non era di sinistra

**Parchi di ieri. Ricordando le antiche battaglie attorno alla strada tra Castagnola e Gandria. Attorno a quest'opera si è sviluppata la prima polemica ambientalista in Ticino.**

*Parc Adula e Parco del Locarnese. I piani per la realizzazione di un parco nazionale in Ticino sono di bruciante attualità.*

*Ma mentre l'opinione pubblica si chiede come si svilupperanno questi progetti nel futuro, pochi sanno che l'idea di costruire un parco nazionale in Ticino è tutt'altro che nuova. Ne fa stato un documento poco noto del 1923 che perora autorevolmente la causa di un parco nazionale nel Luganese, tra Castagnola e Gandria, per la precisione. Una curiosità storica che vale la pena di ricordare perché, nel suo piccolo, condensa l'intrecciarsi quasi inestricabile di difesa della natura (in parte coincidente con gli interessi dei più ricchi) e tutela del «progresso» (identificato nella creazione di una strada che collegasse Lugano a Porlezza).*

Anno 1924. XIII fascicolo del bollettino della Società ticinese per la conservazione delle bellezze naturali ed artistiche (oggi STAN) intitolato «La Svizzera italiana nell'arte e nella natura» e stampato a Bellinzona. Pagine 53-62.

È su una rivista di ottantacinque anni fa che troviamo, nero su bianco, la storia della prima protesta ambientalista ticinese di cui si abbia memoria.

Qui si spiega che la STAN (chiamiamola così, per comodità) già da una decina d'anni lottava per la realizzazione di un parco nazionale prealpino nella zona del sentiero di Gandria. Scopo più o meno dichiarato del parco era la salvezza di un patrimonio naturale che minacciava di essere distrutto. Proprio lungo questo tracciato, infatti, il Dipartimento delle Costruzioni intendeva far passare la strada (automobilistica) «bassa» che avrebbe unito Lugano alla Valsolda, «devastando la riviera tra Castagnola e Gandria». Un progetto in tal senso esisteva già dal 1912 e prevedeva che le corsie stradali avrebbero seguito la riva del lago attraversando il nucleo di Gandria.

### «Godimento spirituale»

Gli oppositori di questo progetto, STAN in primis, caldeggiavano invece un altro percorso, chiamiamolo percorso «alto», che avrebbe risparmiato Gandria e la zona appena sopra il lago.

In una lettera inviata al Consiglio federale il 5 maggio del 1924 il presidente della STAN **Arnoldo Bettelini** motiva in questi termini la necessità di creare un parco nazionale «anche nella nostra diletta Terra Ticinese, su una riva benedetta dalla Natura e prescelta da Flora»: «Non vi è naturalista insigne che non vi abbia peregrinato e non abbia decantato la dovizia e la bellezza della flora meridionale che ivi s'annida. E quanti letterati non hanno descritto in pagine trepide di poesia il loro godimento spirituale alla visione di quella scena incantevole!». Considerando poi l'idea che venisse costruita la strada «bassa», commentava: «È egli possibile (...) che questa prodigiosa bellezza donata dalla divina Natura alla nostra contemplazione, prodigata con misteriosa benignità alla nostra nativa Terra insubrica (...) egli è possibile che venga miseramente devastata, deturpata, infranta?». A testimonianza degli appoggi non solo morali al progetto, Bettelini scrive pure che la sua società aveva raccolto a questo scopo un fondo di diecimila franchi che «trovasi depositato presso la Banca di Stato del Cantone Ticino».

## **L'appello dei professori**

Il bollettino della STAN pubblica poi l'appello di una trentina di professori universitari europei che «attratti ed entusiasmatis dalla meravigliosa bellezza, dall'intimo fascino e dalla ricchezza floristica del sentiero da Gandria a Castagnola (...) esprimono la loro viva simpatia per tutta l'opera già svolta e che svolgerete per la conservazione di questo gioiello quale parco nazionale ticinese». È oggettivamente un sigillo scientifico d'alto livello alla validità dell'iniziativa. E tiene alla prova dei tempi, visto che, ancora oggi, sul sito Internet della città di Lugano si sottolinea che qui «la rigogliosa vegetazione insubrica presenta piante e fiori tipici della flora submediterranea ed illirica: fitocenosi termofile, rare in Svizzera (bosco xerofiro a carpino nero e orniello), prato a secco ad *Andropogon Gryllus*, numerose piante interessanti come la *Campanula boniensis*, il *Celtis australis*, il *Galium purpurum...*», e via citando specie più o meno rare.

## **«Un sogno irreale»**

Ma torniamo alla nostra storia. Il primo di agosto del 1924, Bettelini indirizza un'altra lettera di tenore analogo al Consiglio di Stato ticinese, che all'epoca preferiva il progetto della strada «bassa». La retorica non è inferiore a quella utilizzata nella missiva per Berna. La riva tra Castagnola e Gandria, scrive, «è un vero museo vivente che costituisce una gloria della nostra terra Ticinese», dove è possibile assistere ad una «scena classica, lirica, incomparabile: la piramide fantastica del Sasso di Gandria s'erge sull'acqua azzurra, veglia su un meandro solitario, pieno di silenzio e di mistero, come un idillio poetico, con un sogno irreale, come una dimora di ninfe». Dopo molte righe di non minore intensità emotiva si viene all'affondo politico: «Le Autorità federali», scrive Bettelini, «inclinano a favorire quest'opera. Saranno i Ticinesi a distogliere le Autorità federali da questa propizia disposizione?».

## **Il fastidio dei ricchi**

Qui infatti sta il busillis. Mentre i delegati di Lugano, Castagnola e Gandria con i deputati alle Camere federali e al Gran Consiglio portano avanti una campagna a favore del tracciato «alto» della strada, il Dipartimento delle Pubbliche Costruzioni, all'epoca presieduto dal socialista **Guglielmo Canevascini**, punta decisamente sul quello «basso». La vicenda è ben ricostruita nel sito di «VivaGandria» (un gruppo di lavoro costituitosi nel 2008 che si occupa dei problemi del villaggio), da cui traiamo le informazioni che seguono ([www.vivagandria.ch](http://www.vivagandria.ch)). L'impressione, a distanza di otto decenni, è che la prima battaglia ambientalista ticinese di cui si abbia memoria venga considerata dai suoi avversari più come un tentativo dei ricchi (in maggioranza non ticinesi) possidenti della zona di mantenere i propri privilegi, che di tutelare i tesori della natura.

Il sito «VivaGandria», cita, a questo proposito, l'articolo di un geometra Ferretti sulla Rivista Tecnica della Svizzera italiana, secondo il quale il progetto di una strada bassa «molesta le proprietà Lepori, Von Schoeter, Meyer, Büri, Petit Pierre, Dolfuss, Bolz, Nenecke, Komman e Grieder per non accennare che alle più ricche.

Questi proprietari hanno interesse ad ostacolare la costruzione della strada secondo questo tracciato perché la quiete romantica delle loro dimore sparirebbe per lasciar posto al baccano dei motori, alla polvere, all'odor di benzina e di olio bruciato».

Siamo evidentemente in tempi nei quali la sinistra e l'ambientalismo sono lontanissimi dall'andare a braccetto.

## **«Fierezza repubblicana»**

Canevascini, dal canto suo, ironizza. «La minacciata barbarica distruzione del sentiero e del Sasso di Gandria ha fatto della strada di Gandria un problema poco meno che mondiale». Il Cantone non si limita ad alludere e nel 1924 fa sapere a Berna che le opposizioni al tracciato basso «non sono tutte disinteressate e provengono da alcuni ricchi proprietari di

Castagnola i quali si preoccupano assai più della loro quiete idilliaca che delle bellezze naturali». Qualche anno dopo, nel maggio del 1927, il socialista **Francesco Borella** commenta il sussidio che Berna vuole dare per il tracciato «alto» rincarando la dose e colorando la vicenda di spirito patriottico, nel senso cantonticinese del termine. «Qui non predomina la questione dell'interesse pubblico ma quello privato dei grossi signori. Sono potenti signori che ci sono venuti dall'estero che si sono imposti agli Uffici federeli. Daremo esempio di fierezza repubblicana se sapremo opporci a queste imposizioni». Un interessante preludio alle stagioni politiche del «giù le mani dal nostro Cantone».

Nel maggio del 1925 Canevascini aveva però presentato un circostanziato messaggio governativo nel quale prevaleva un nuovo tipo di argomentazione: la strada «bassa» va fatta non tanto per porre fine ai privilegi dei ricchi, ma per favorire il progresso.

### **«Vincere le ragioni del sentimento»**

Le ragioni della civiltà moderna da una parte e il culto alla natura dall'arte, scrive Canevascini, «non hanno impedito all'automobile di sostituire la pittoresca diligenza, alle funicolari e alle strade del Brè e del San Salvatore e di San Martino di sostituire i romantici sentieri producendo profonde lacerazioni nei paesaggi, alle belle strade del Lago maggiore e dello stesso Lago di Lugano, di rompere l'incanto magico e misterioso della poesia che regnava sovrana attorno ad essi per dare alla vita un ritmo nuovo, così noi crediamo che, per quanto doloroso possa essere, bisogna saper vincere le ragioni del sentimento e inchinarsi alle ragioni della nuova civiltà che si sovrappone a quella passata».

La vicenda del parco naturale prealpino sul sentiero di Gandria è una briciola di storia locale che mostra, meglio di altri episodi, lo spirito agitato di quei tempi divisi tra nascente tutela del paesaggio, protezione di privilegi, strisciante lotta di classe e necessità per il Cantone di modernizzarsi. Alla fine, però, ha prevalso un ragionevole compromesso.

Nel 1928, si legge sul sito «VivaGandria», il Gran Consiglio, pur ritenendo superiore dal punto di vista tecnico il tracciato «basso», accetta quello «alto» tenendo conto di «questioni sentimentali, il parco nazionale, la vasta opposizione tra amici della natura e “altri interessi meno sentimentali, e forse anche meno confessabili, che si sono accompagnati a far coro con le poetiche proteste”». La strada venne però inaugurata solo nel 1936.

Oggi, il territorio comunale di Gandria è inserito nell'inventario federale dei paesaggi, dei siti e dei monumenti naturali di importanza nazionale e il sentiero di Gandria appartiene al Parco nazionale prealpino.