

# ECOLOGISTI CHE PERDONO IL TRENO E LA BUSSOLA

La storia si ripete. E a volte ha dell'incredibile, perché ci presenta un mondo alla rovescia. L'AlpTransit è oggi realtà quasi completa grazie a un democratico di centro che aveva dovuto fronteggiare gli ecologisti contrari. Il progetto di tram-treno del Luganese diventerà realtà (speriamo) grazie ad un leghista che deve arginare l'ostruzionismo degli ambientalisti. Non è revisionismo mistificatore e non è fantapolitica.

Il democratico di centro che ha dato alla Svizzera le nuove trasversali ferroviarie alpine (Lötschberg-Sempione e San Gottardo) è il consigliere federale Adolf Ogi. Il 27 settembre 1992, nella votazione popolare sul *Decreto federale concernente la costruzione di una ferrovia transalpina*, ottenne un successo storico: il 63,6% dei votanti e 23 Stati su 26 approvarono il decreto (il no ebbe partita vinta solo nel Canton Uri e nei semi-Cantoni di Appenzello). Si era votato perché gli ecologisti (Verdi ticinesi compresi) e il WWF, in un'alleanza contro natura con l'allora Partito degli automobilisti e con la Lega dei ticinesi, avevano lanciato il referendum.

Sì, lo sappiamo: sembra una barzelletta, ma è la verità. Gli ecologisti non volevano che la Confederazione e le Ferrovie federali svizzere realizzassero le linee veloci sotto le Alpi. Adolf Ogi ebbe un colpo di genio, politicamente parlando: per evitare che quel progetto fondamentale cadesse vittima delle opposte tifoserie ferroviarie (da un lato i fautori del Lötschberg, dall'altro i gottardisti), il consigliere federale inventò la doppia linea veloce. Una mossa da maestro. E vinse alla grande. Anche perché era un comunicatore abilissimo. Ricordiamo bene con quale passione e capacità di coinvolgimento del pubblico difese il progetto a Lugano, durante la campagna di voto, dalla scomunica degli ecologisti. Che allora erano rossi di ideologia anti-sviluppo e oggi sono forse rossi di vergogna postuma per quel clamoroso passo falso.

Arrossire dovrebbero anche le tre associazioni ambientaliste che in questi giorni hanno deciso di mettere i bastoni tra le ruote (o i sassi sulle rotaie) del futuro tram-treno del Luganese, con ricorsi che rischiano di avere conseguenze disastrose sull'intero progetto. Hanno fatto arrabbiare il consigliere di Stato Claudio Zali, che intervistato da «La Regione» non le ha mandate a dire. È andato giù pesantissimo. Nei toni ha esagerato, ma sulla sostanza ha ragione al 100%. E così nel 2020 è un politico leghista a difendere un progetto genuinamente ecologista contro le incomprensibili obiezioni di tre associazioni che dicono di voler proteggere la natura: l'Associazione traffico e ambiente (ATA), la Società ticinese per l'arte e la natura (STAN), e i Cittadini per il territorio. C'è chi minaccia addirittura di andare fino al Tribunale federale pur di bloccare il progetto di tram-treno così come è stato elaborato dal Governo. Contestato è lo smantellamento delle rotaie che, sulla collina di Muzzano, portano il tram della Lugano-Ponte Tresa dalla stazione di Bioggio alla stazione in città, passando per la fermata alla Cappella d'Agnuzzo. E poi anche il nuovo viadotto sul piano del Vedeggio (parallelo a quello stradale esistente) che da Bioggio porterà il tram, con la galleria sotto la collina di Breganzona, in centro a Lugano, sbucando in corso Pestalozzi. Il futuro della linea di collina non è ancora segnato (ed è comunque ridicolo aggrapparsi a questo: ci sono esempi riusciti, anche in Ticino, di riconversione), ma il viadotto Cavazzolo, e la fermata sotterranea all'altezza della stazione

delle FFS a Lugano, sono fuori discussione: chiedere un cambiamento significa, di fatto, affossare tutto. Il che, come detto, ha dell'incredibile.

L'intero progetto del tram-treno, oltre che perfettamente in linea con l'obiettivo di offrire un'alternativa rapida e pulita all'automobile in un'area tra le più trafficate del Ticino, è affascinante e interessantissimo. Lugano avrebbe la sua metropolitana. In un secondo tempo è infatti prevista la diramazione della linea dal centro di Lugano verso sud (Pian Scairolo) e nord (Cornaredo). Bisogna essere ciechi per non vedere l'utilità e anzi la necessità di una simile articolata infrastruttura su rotaia. Vogliamo costruire il futuro o cullarci in anacronistici sogni passatisti e affogare nell'ideologia della decrescita? Il presente, fatto di molto traffico e di infrastrutture insufficienti (strada e rotaia), avrebbe la meglio sull'uno e sugli altri. Ci vogliono dunque lo stesso spirito e la stessa passione che, poco meno di trent'anni fa, avevano spalancato la porta del futuro con le linee ferroviarie veloci sotto le Alpi, nonostante il veto degli ambientalisti, che persero il treno (e anche la bussola). E sembrano recidivi.

Fabio Pontiggia