

Claudio Scillieri

LA FERROVIA TURISTICA LUINO-PONTE TRESA. Aspetti architettonici ed ingegneristici

La connotazione turistica della zona varesina — inserita nel contesto dei laghi prealpini lombardi — ricevette un forte incentivo, nei decenni a cavallo tra il secolo scorso ed il nostro, dall'attivazione di numerose linee tranviarie-ferroviarie che permettevano di raggiungere agevolmente le località più significative. Una realizzazione particolarmente interessante, riguardante il Nord della provincia varesina, fu il collegamento ferroviario fra Luino e Ponte Tresa, collegamento concepito fin dall'inizio come parte essenziale di un percorso ferroviario-lacuale fra i laghi Maggiore, di Lugano e di Como.

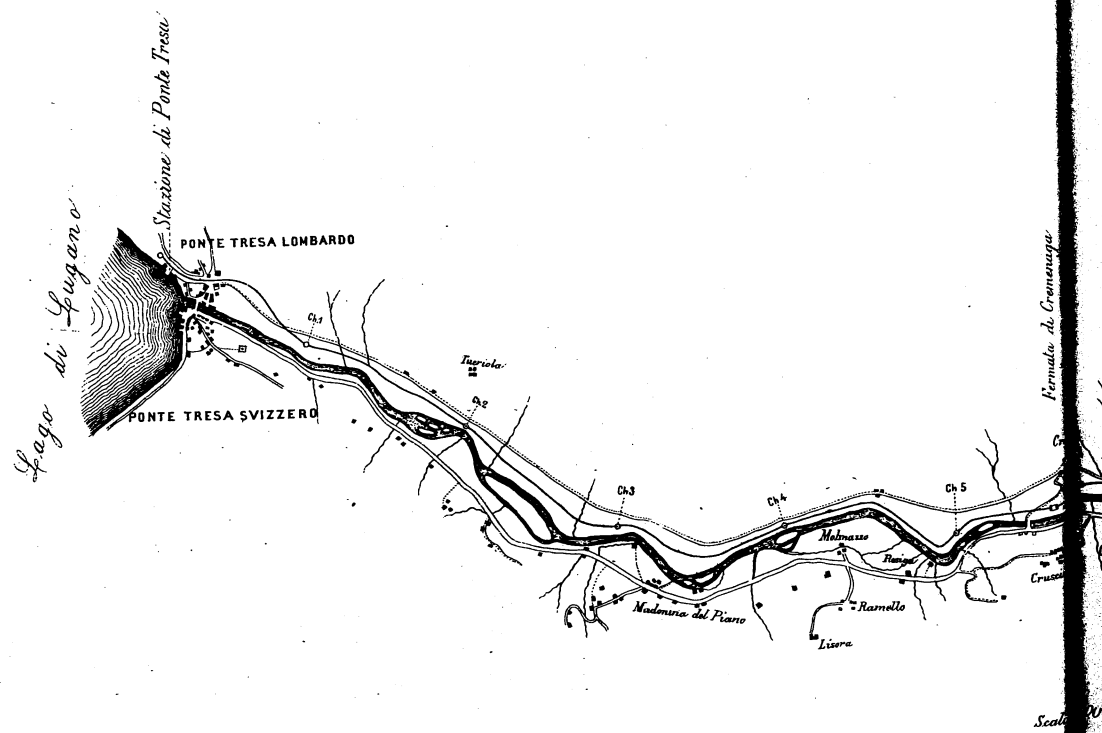
Nel seguente contributo Claudio Scillieri ne ricostruisce le vicende, illustrando obiettivi e caratteristiche dell'opera; fornisce in tal modo anche più d'uno spunto di riflessione in margine all'attuale dibattito sull'opportunità o meno di realizzare (o ripristinare) sistemi di trasporto collettivo nella nostra zona.

Il contesto attuale in cui si dibatte nella nostra zona, come altrove, il problema dei trasporti, è quello caratterizzato da un sempre maggior interesse verso il trasporto cosiddetto collettivo, rispetto al trasporto cosiddetto individuale. Si osteggiano progetti di collegamenti autostradali, (vedi pedemontana) accusandoli di aggressione paesaggistica e d'inquinamento, riscoprendo tracce di collegamenti ferroviari in sede propria che così numerosi troviamo nel nostro territorio. Così, dai titoli di cronaca, il lettore dei quotidiani viene a sapere dell'esistenza, un tempo, della Castellanza-Mendrisio, della Varese-Ponte Tresa, della Varese-Luino, della Luino-Ponte Tresa, della Varese-Angera, per non parlare del sistema tranvia-funicolare della Varese-Kursaal o Varese-Sacro Monte-Campo dei Fiori. Residui architettonici, per lo più caselli, stazioni, si incontrano nella nostra zona, abbandonati o trasformati in bar-ristoranti, vestigia d'un tempo passato, certamente più organizzato del nostro in fatto di trasporti «collettivi». Di una di queste ferrovie, la Luino-Ponte Tresa ora intendo trattare: la scelta è per lo più emblematica ed esemplificativa rispetto ai tre temi che sottintendono questo scritto: l'aspetto promozionale-turistico, l'aspetto architettonico ambientale e l'aspetto tecnico-economico.

Il turismo treno-battello nella zona dei laghi

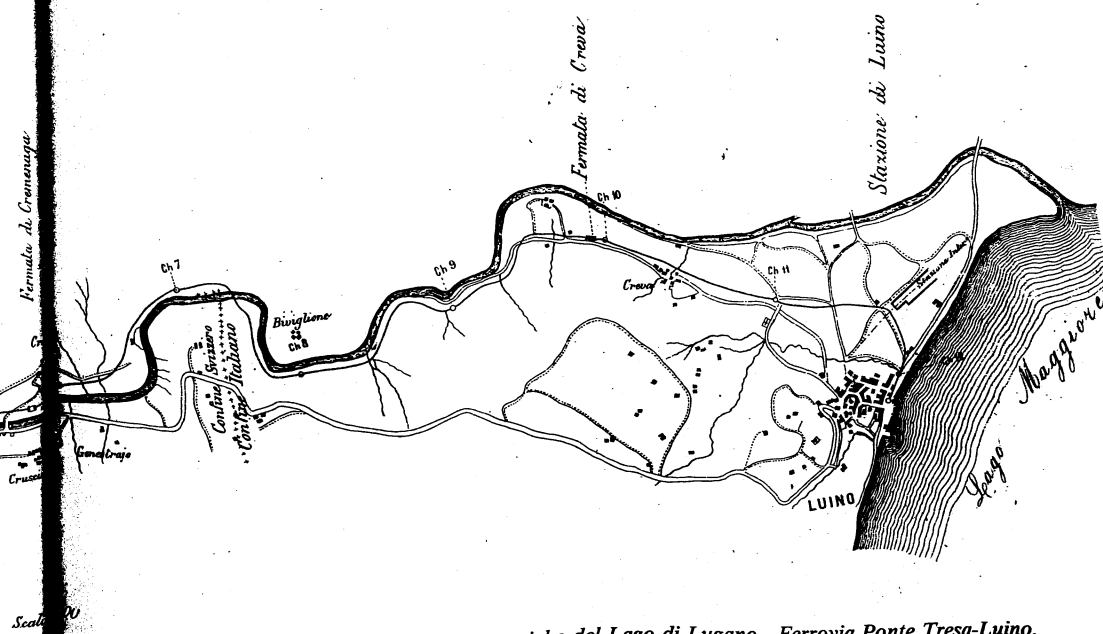
Con l'aprirsi di valichi ferroviari alpini, verso la fine della seconda metà del secolo scorso, tutto il territorio compreso tra i laghi prealpini, subì un notevolissi-

mo afflusso turistico. Vere correnti turistiche straniere desideravano conoscere le Prealpi coi suoi laghi ed i suoi panorami. Il percorso tra i laghi Maggiore e di Como, tappe obbligate per qualsiasi itinerario turistico, passante per l'altrettanto interessante lago di Lugano, era tra i più frequentati e ben presto si dotò di regolari servizi a diligenze. Nel 1875 — a soli 36 anni dalla inaugurazione della prima ferrovia in Italia — l'Ingegnere Clemente Maraini ideava un ingegnoso sistema ferroviario e di comunicazione lacuale: due tratti di ferrovia, l'uno da Menaggio (lago di Como) a Porlezza (lago di Lugano), l'altro da Lugano a Luino (lago Maggiore); fra di essi, il collegamento tra Porlezza e Lugano era assicurato dalla navigazione sul lago di Lugano. Il progetto era quanto mai interessante; infatti da Milano si potevano visitare i tre laghi con un itinerario tutto su mezzi pubblici e alternando battello con treno: Milano-Laveno (ferrovia), Laveno-Luino (battello), Luino-Lugano (ferrovia), Lugano-Porlezza (battello), Porlezza-Menaggio (ferrovia), Menaggio-Como (battello) e Como-Milano (ferrovia). Inoltre Luino era collegato per mezzo di battelli a Stresa, località turistica internazionale di prima grandezza, e disponeva di una stazione ferroviaria internazionale gestita oltre che dall'Ammini-



strazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, anche dalla Società del Gottardo¹. Il progetto ottenne la concessione governativa e dopo pochi anni la Banca della Svizzera Italiana a Lugano adottò, con numerose modifiche, il progetto. Le modifiche più importanti furono da un lato la trasformazione da ferrovia in sede propria a tranvia, utilizzando come sede le rotabili esistenti e dall'altro la riduzione del tratto Lugano-Luino al tratto Ponte Tresa-Luino, in quanto per il collegamento Lugano-Ponte Tresa, si sarebbe ricorso al battello. È chiaro lo scopo di queste modifiche: la diminuzione dell'ingente capitale previsto per la realizzazione dell'intero progetto. Un successivo studio ed un esame più puntuale del tracciato viario esistente, portò a riconsiderare la modifica progettata riguardo all'utilizzo della sede rotabile. Infatti ci si rese conto che il raggio delle curve sarebbe stato ristretto, lo spazio lasciato libero per gli altri veicoli sarebbe stato in molti casi inferiore a quello ri-

¹ Per una puntuale collocazione cronologica si fa presente che la costruzione della linea ferroviaria del Gottardo, punto vitale del collegamento Milano-Basilea (Valle Padana-Valle del Reno) inizia nel 1872 e si conclude nel 1882.



Ing. E. Olivieri - Le ferrovie economiche del Lago di Lugano - Ferrovia Ponte Tresa-Luino.

chiesto dai regolamenti (5 metri) e le pendenze difficilmente superabili dalla locomotiva prevista (12 tonnellate), a meno di una drastica riduzione della velocità commerciale, inferiore a quella delle diligence a cavalli. Con una serie di modifiche parziali alla fine si arrivò nel 1885, per opera dell'Ingegnere Emilio Olivieri, alla realizzazione di una ferrovia del tutto simile a quella all'inizio progettata. Non solo correva quasi interamente in sede propria ma anche tutto su suolo italiano, mentre prima, seguendo la strada, sarebbe dovuta correre per metà sul suolo svizzero nel percorso Luino-Ponte Tresa.

La Luino-Ponte Tresa

Tratteremo di seguito del tratto che maggiormente c'interessa: quello della Luino-Ponte Tresa, tutto compreso nell'attuale provincia di Varese (allora provincia di Como).

Dell'altro, Porlezza-Menaggio, diremo solo che nel progetto definitivo, poi realizzato, la linea si svolge per complessivi 12.241,6 metri superando i 186 metri di dislivello tra la stazione di Menaggio (incorporata nel pian terreno del Grand Hotel di Menaggio) e l'altipiano di Grandola che costituisce la sella dividente il lago di Como da quello di Lugano. Questo tratto venne soppresso il 30 ottobre 1939.

Grosse difficoltà si incontrarono nel progetto esecutivo² nel tratto Luino-Ponte Tresa, dovute per lo più alla natura franosa del terreno. Le falde dei monti



Stazione di Ponte Tresa con l'imbarcadero.

dalla parte italiana della valle in cui corre il Tresa sono infatti formate per una notevole profondità da detriti micacei attraversati da copiose infiltrazioni d'acqua. Tali falde sono in perenne stato d'equilibrio instabile, con pendii che superano il 100% di pendenza. I torrentelli che vi scorrono verso il fiume attraversano inoltre coni di deiezione tali da far risultare il loro letto superiore alla quota di terreno circostante. Il progetto, dettato dalle richiamate condizioni di contenimento della spesa d'investimento, cercò di eludere tali difficoltà evitando ingenti spostamenti di terra e prevedendo due sole gallerie parietali, l'una di 95,75 metri, l'altra di 25 metri, oltre a numerosi muri di sostegno e muri d'argine laddove la ferrovia, per evitare ingenti lavori di terrazzamento, correva quasi sul letto del fiume stesso. Tre ponti, tutti a una sola luce e costituiti da travi in ferro, costituiscono le altre grandi opere della linea; il ponte sul Tresa (18 metri), sul torrente Tarca (5 metri) e sul torrente Dovrana (8 metri). Numerosissimi sono i ponticelli minori del tipo aperto in ferro ed a volta in muratura (nel numero di circa 20), da 2 a 6 metri di luce. Il percorso, per un totale di 12.232,73 metri può essere diviso in 3.210,73 metri di percorso pianeggiante, 3.359,47 metri di percorso con pendenze fino al 10‰, 2.829,93 metri con pendenze fino al 20‰, 2.268,34 con pendenze fino al 30‰ e 564,42 con pendenze superiori al 30‰.

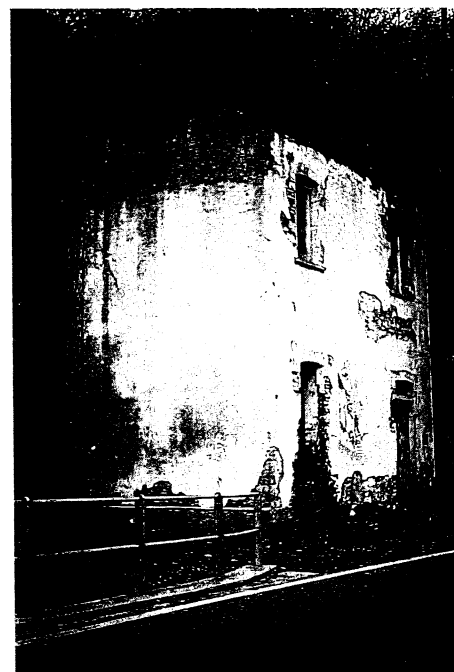


Stazione di Ponte Tresa vista dall'ex rimessa.

² Cfr. E. OLIVIERI, *Le ferrovie economiche del lago di Lugano*, in «Il Politecnico, Giornale dell'Ingegnere Architetto Civile ed Industriale», vol. XXXIII, Milano (1885), p. 231.



Ponte di ferro sul Tresa.



Casello n. 8.

Il profilo altimetrico della linea è infatti costituito da un lato dalla stazione di Luino (197,11 metri s.m.), dall'altro dalla stazione di Ponte Tresa (273,75 metri s.m.), passando per il punto più elevato del percorso in prossimità di Ponte Tresa, costituito dal ponte sul Dovrana a quota 281,49 metri sul livello del mare.

Per quel che riguarda i manufatti architettonici, ancor oggi rivestono grande importanza ambientale. Iniziamo con la stazione di Luino. La decisione, di per sé antieconomica, di dividere la stazione merci con le rimesse per le locomotive ed i vagoni dal fabbricato viaggiatori, permise di realizzare quest'ultimo nella piazza del Mercato, l'attuale Piazza della Libertà a pochi passi dal pontile d'attracco dei piroscafi, tra la strada provinciale (Viale Dante Alighieri) ed il lago stesso. Per realizzare la piazza della stazione fu necessario costruire una muraglia nel lago e riempire così una piccola insenatura allora esistente. Il fabbricato, si presentava con sobria eleganza con un loggiato caratterizzato da due colonne e da due semicolonne in stile tuscanico. Era ad un solo piano perché così voleva un'apposita convenzione col Municipio, per non impedire la vista al lago da parte del palazzo retrostante: quanta previdenza a quel tempo per problemi di «impatto ambientale», anche se dettati da ben più concreti diritti pre-acquisiti! Tale previdenza non è però giunta a noi in quanto attualmente l'edificio è a due piani ed il piano superiore ha completamente stravolto la dignità architettonica dell'originario edificio, peraltro deturpato da tamponamenti realizzati dall'onnipresente e mai troppo vituperato alluminio anodizzato, che hanno distrutto il loggiato e la grazia delle cornici delle finestre. La costruzione attualmente adibita a bar-gelateria. Tanta premura per un inserimento paesaggistico «morbido», che comportava il già ricordato smembramento dell'edificio rimesse e merci e l'altrettanto antieconomica mancata realizza-



Fermata di Cremenaga.



Casello n. 3.

zione dell'abitazione del capostazione, prevista in un primo tempo al primo piano del fabbricato passeggeri, era alla base di una rinuncia ad un fabbricato tipo per le stazioni. Difatti le tre stazioni (oltre quelle di Luino e di Ponte Tresa vi era quella di Cremenaga) sono diverse tra loro per meglio rispondere a considerazioni d'inserimento, certamente logistico ma anche ambientale. La tipologia classica dell'edificio ferroviario già delineata a partire dal 1849³, quando l'Ingegnere Cipolla redasse il progetto degli edifici ferroviari per conto della *Compagnie Romaine des Chemins de fer*, trova qui ampio riflesso sia negli edifici principali che negli edifici accessori. Questi ultimi sono tra l'altro abbastanza numerosi. Le rimesse di Luino sono tuttora esistenti ed in buono stato fanno mostra di sé nel piazzale, oggi occupato dal mercato settimanale, ed un tempo adibito a scalo merci. I caselli (nel numero di 12) erano necessari perché ogni attraversamento di strade, grandi o piccole, era chiuso con stanghe o barriere e custodito da guardiani. Molti di questi caselli sono ancora presenti sul territorio.

Poco dopo l'abitato di Luino si trova la fermata dell'abitato di Creva, al servizio soprattutto delle industrie di filatura e tessitura Hussj che sorgono adiacenti alla fermata stessa. L'edificio venne in un secondo tempo ampliato con la sopraelevazione e trasformato in una vera e propria stazione. Attualmente l'edificio è adibito a casa d'abitazione e conserva in parte la pensilina in ferro sotto la quale correva la linea ferroviaria.

Intatta nelle sue forme originarie è invece rimasta la stazione di Cremenaga, tuttora quasi isolata in un prato pianeggiante nei pressi della dogana italo-svizzera di Cremenaga. È in stato di abbandono, non utilizzata se non come porta manifesti pubblicitari murali.

Identica condizione è stata riservata alla maggior parte dei caselli rimasti lungo la linea.

Ed infine la stazione di Ponte Tresa. È collocata sulle rive del lago ed ospitava un servizio caffè nella sala d'aspetto. Tale sala era direttamente collegata da un lato al marciapiede della ferrovia e dall'altra al pontile dell'imbarcadero dei piroscafi: un comodo e veloce scambio ferro-acqua con ristoro. Attualmente una parte di essa è occupata da negozi mentre la maggior parte è occupata da un bar, che utilizza anche l'adiacente ex rimessa macchine. Qui la trasformazione non è stata violenta come a Luino (anche se l'originario edificio ad un piano ha subito un sopralzo) ed il fabbricato conserva ancora copiose tracce dell'originaria stazione, soprattutto le belle mensole in ferro ed i parapetti in ferro battuto.

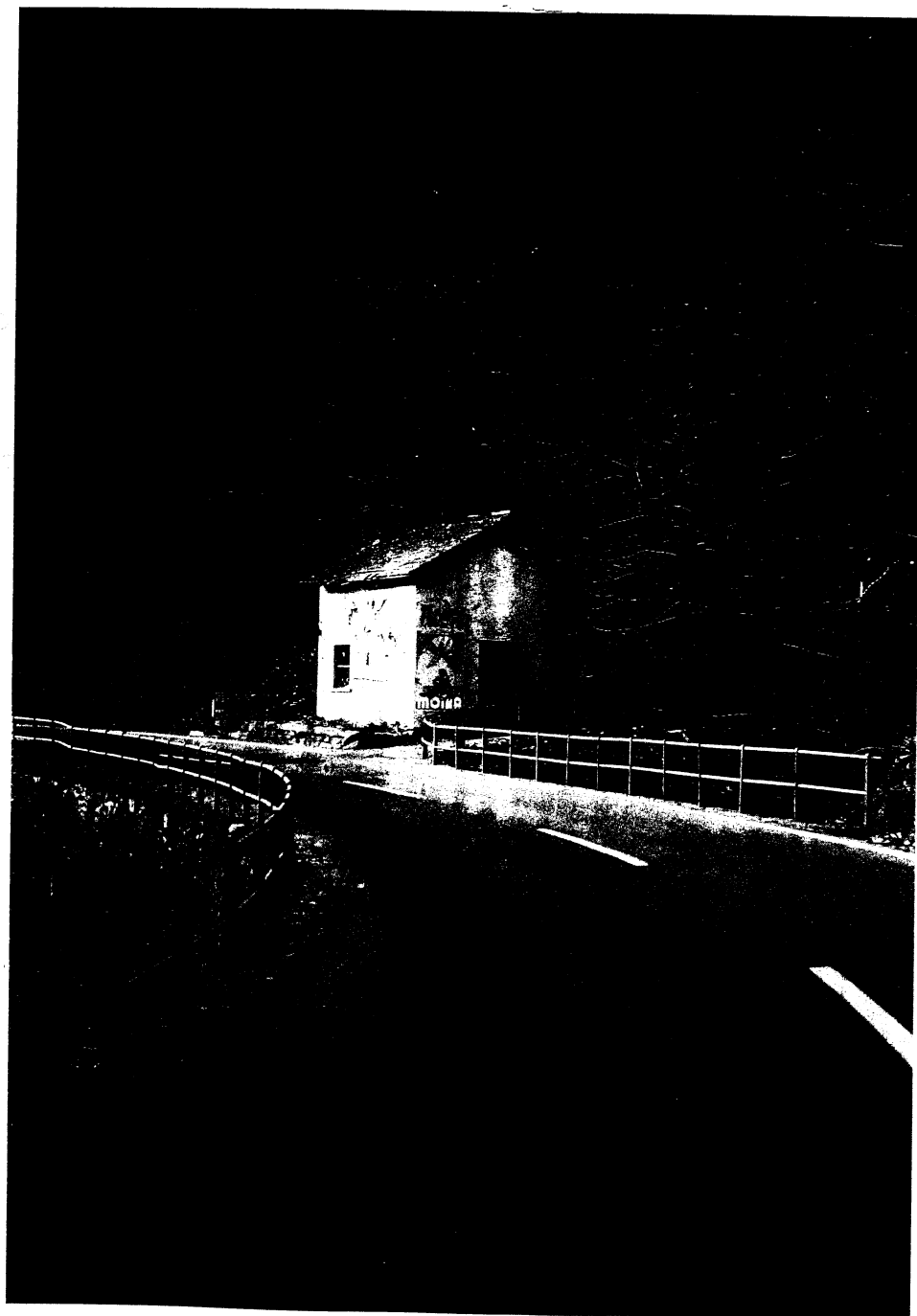
Staccate dall'edificio principale e poste al di là della strada per Porto Ceresio, sorgono le rimesse, costruite in un secondo tempo all'epoca del sopralzo della stazione.

I treni che «correvano» (punte massime consentite di 28 Km/h) sulle rotaie⁴ a scartamento ridotto (0,85 m)⁵, erano costituiti in origine da locomotive a vapore di 135 cv, dal peso totale in esercizio di 22 tonnellate, costruite ad Esslingen presso Stoccarda dalla ditta Emilio Kessler. Le vetture passeggeri furono costruite nelle

³ Cfr. P. SAPORITO, *Un'immagine coordinata*, in «Rassegna», II vol., Bologna (1980), p. 10.

⁴ L'armamento era costituito da rotaie Vignole d'acciaio alte 11 cm, lunghe 9 metri del peso di Kg/ml 22,6. Le traverse (1,6 x 0,13 x 0,162 m) erano 11 per rotaia.

⁵ Questo permetteva una drastica riduzione della larghezza dei ponti e dei vari manufatti di linea.



Casello n. 9.

officine di S. Elena di Venezia ed erano di due classi. La prima classe vistosamente più elegante e spaziosa era dotata di poltroncine singole (24 posti) in velluto imbottito. Sui terrazzini, liberi in quanto l'accesso era posto nel mezzo delle vetture, si potevano mettere sedili mobili per viaggiatori fumatori.

La seconda classe aveva accesso dai terrazzini, aveva sedili in legno (40 posti a sedere). Pochi i carri merci, di due tipi, da 5 e da 10 tonnellate di trasporto utile per ciascuno. Le ipotesi progettuali prevedevano un massimo di 10 corse di treni al giorno, andata e ritorno, con incrocio a metà percorso. Ogni treno poteva trasportare 10 tonnellate di merci e 110 viaggiatori per un totale di peso trainato e trainante di 60 tonnellate. In realtà dagli orari ferroviari di fine secolo, le corse indicate erano quattro al giorno. Nella prima guida del TCI⁶ del 1914, si legge che da Luino a Ponte Tresa era in funzione una ferrovia a vapore che impiegava 40 minuti a compiere il tragitto. Da questo si desume che la velocità media era di 18,38 Km/h.

Il costo totale della costruzione fu di Lire 1.410.668 (1885) di cui Lire 196.528 per il materiale mobile. La previsione di introiti lordi massimi era stimata intorno alle 766.500 Lire annue.

I prezzi dei biglietti erano modesti soprattutto se paragonati a quelle delle carrozze a cavallo. Nei primi anni del secolo, nel periodo in cui la ferrovia fu maggiormente in auge, coincidente con la Belle Epoque, il prezzo cumulativo comprendente il percorso Menaggio-Porlezza in ferrovia, Porlezza-Lugano-Porto Ceresio-



Fermata di Creva.

⁶ L. V. BERTARELLI, *Piemonte, Lombardia, Canton Ticino*, Ed. Touring Club Italiano, Milano, 1914, p. 444.