

Ponte Tresa in battello e Ponte-Tresa-Luino in ferrovia era di Lire 10,50 in I classe e Lire 5,75 per la II classe, mentre solo il percorso Ponte Tresa-Luino in carrozza era di Lire 7.

Grande importanza doveva avere in quegli anni la ferrovia, in quanto ne troviamo riportati gli orari insieme a quelli della navigazione dei laghi, che venivano stampati in più lingue proprio per le esigenze dei turisti stranieri<sup>7</sup>. Numerose sono d'altra parte le pubblicazioni, anche di notevole carattere scientifico, che testimoniano il grande interesse turistico della zona dei laghi negli anni a cavallo tra i due secoli. Non ci soffermeremo qui se non per ricordare come da tale interesse — lo si diceva all'inizio — trovò alimento la nostra ferrovia e come tale interesse fu alimentato a sua volta da queste e da altre infrastrutture presenti. Nella citata guida TCI del 1914 si afferma che «di qualsiasi lungo o breve viaggio in Italia la visita dei tre laghi (lago di Como, di Lugano e Maggiore) forma uno de capisaldi. La bellezza di questi bacini e il loro collegamento ne fanno un centro turistico che trova riscontro soltanto nella Riviera di Genova e nei dintorni di Napoli»<sup>8</sup>.

Ma torniamo alle vicende della Luino-Ponte Tresa. Si tratta ora di capire come continuò e come finì la sua esistenza. Nel 1919, la Società di Navigazione e le Ferrovie per il lago di Lugano vendettero la ferrovia alla Società Varesina per Imprese Elettriche<sup>9</sup>. Il 3 febbraio 1921 un Regio Decreto riconobbe la Società Varesi-



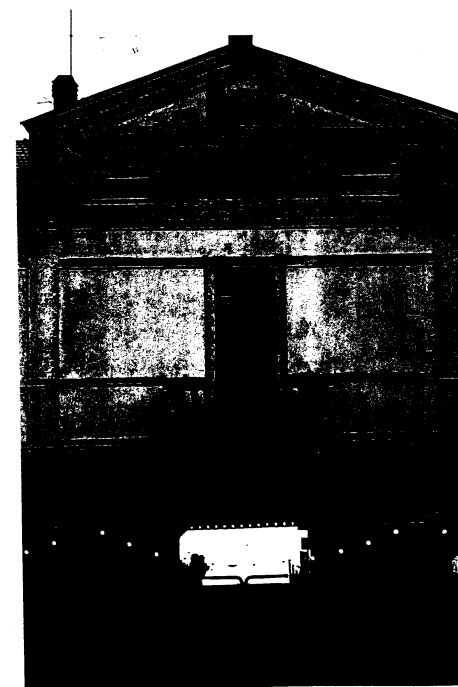
Stazione di Luino.

<sup>7</sup> Cfr. F. OGLIARI, *La navigazione sui laghi italiani - Lago Maggiore*, Cavallotti Editori, Milano, 1986, p.95.

<sup>8</sup> L. V. BERTARELLI, *op. cit.*

<sup>9</sup> F. OGLIARI, *Quando una gita costava due soldi*, Cavallotti Editori, Milano, 1986, vol. II, tomo terzo, p. 1105.

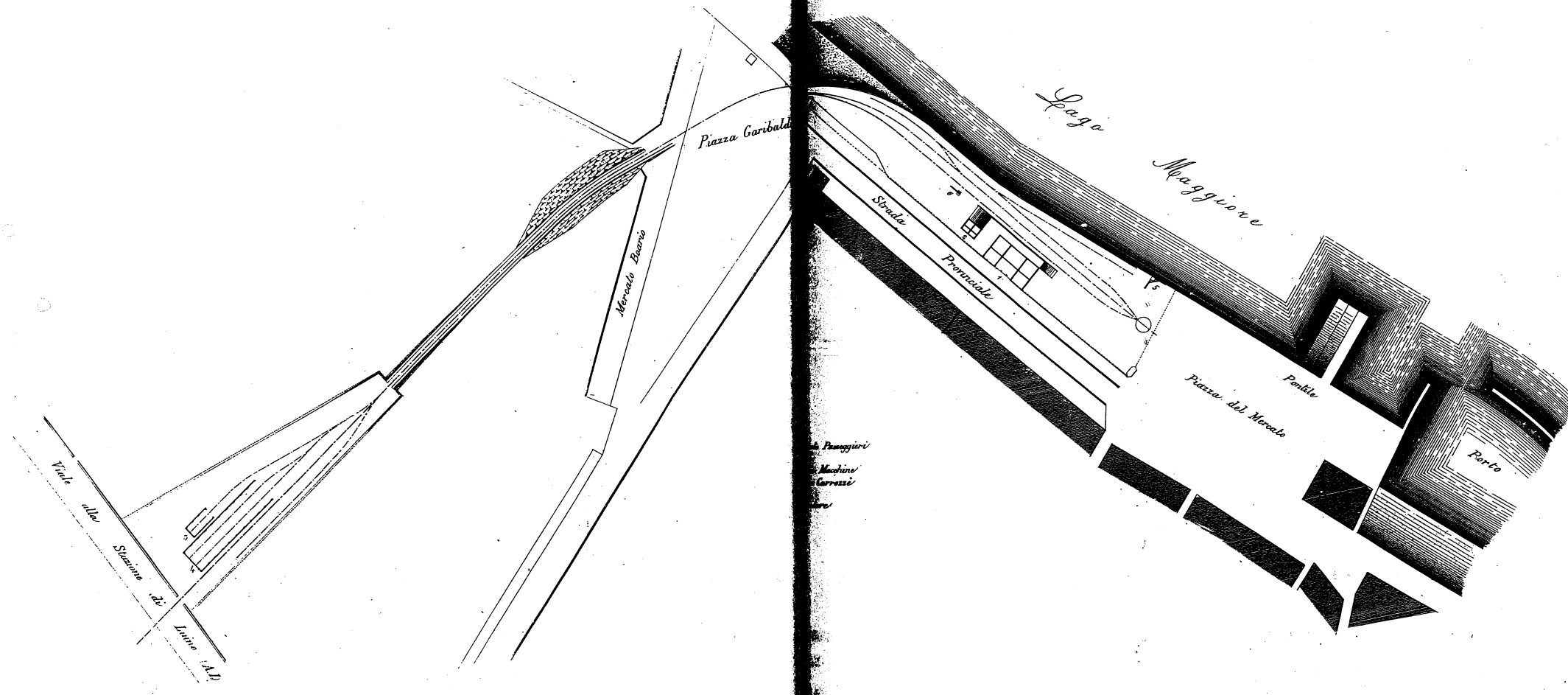
na per Imprese Elettriche, come concessionaria della ferrovia, con l'obbligo di elettrificare la linea e di portarla a scartamento di m. 1,10 per poterla connettere con la Varese-Ghirla-Luino<sup>10</sup> e con la Ghirla-Ponte Tresa<sup>11</sup>. Si sarebbe così costituito un triangolo ferroviario interconnesso Luino-Ponte Tresa-Ghirla e quest'ultimo collegato con Varese: un'ottima infrastruttura non solo turistica ma più in generale di economia dei trasporti. Ma forse non erano tempi adatti. Comunque nonostante la crisi internazionale succedutasi alla guerra, che fa diminuire il flusso di turisti stranieri, la linea venne elettrificata ed inaugurata il 3 maggio 1924 con il nuovo scartamento di 1,10 metri. Il tempo di percorrenza venne ridotto di cinque minuti, arrivando così a 35' e le corse giornaliere furono portate a cinque con un'unica vettura elettromotrice, tipo tramway a cui veniva aggiunta, per talune corse, una vettura trainata.



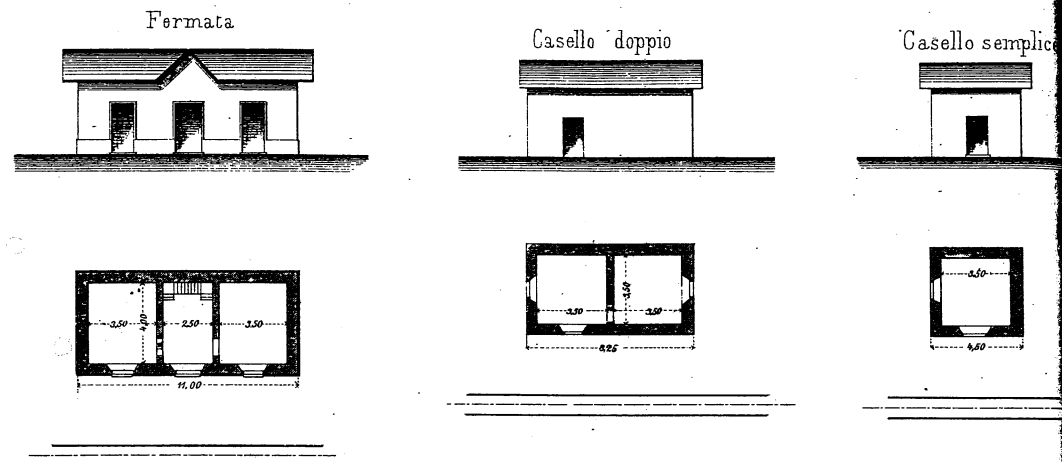
Ingresso stazione di Ponte Tresa.

<sup>10</sup> Il decreto di approvazione per la concessione della costruzione ed esercizio della tramvia elettrica Bettole di Varese-Luino alla Società Anonima della Tramvie e ferrovie Elettriche Varesine fu del 12 novembre 1899. Il 15 luglio 1903 venne inaugurato il primo tronco da Varese alle Grotte di Valganna. Il percorso complessivo della tramvia della Valganna (Km 27) fu inaugurato nel 1904. Il 15 luglio 1953 viene sospeso il servizio tra Ghirla e Luino «sino a nuovo avviso» per una frana in località Ferrera. Non verrà più ripreso. Il 1 marzo 1955 venne chiuso anche il tratto Varese-Ghirla con Decreto del Ministero dei Trasporti del 7 febbraio 1955, su istanza della Società Varesina Imprese Trasporti.

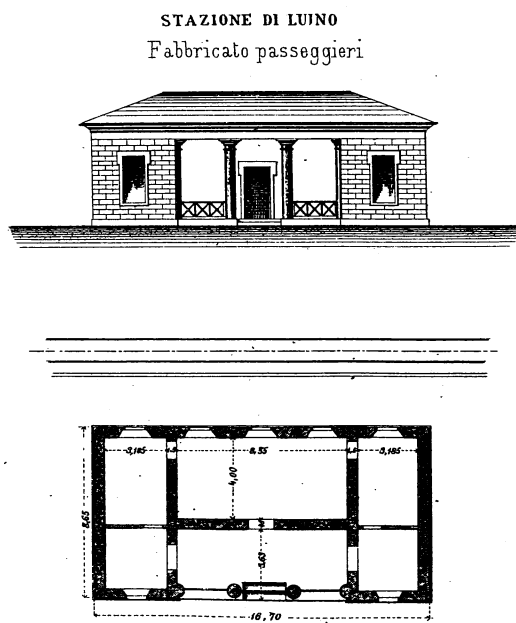
<sup>11</sup> La tramvia elettrica Ghirla-Ponte Tresa (Km 11) fu progettata e realizzata dalla Società Varesina Imprese Elettriche per collegare Varese alla Svizzera, e più precisamente con Lugano in seguito alla costruzione della linea Lugano-Ponte Tresa (linea tuttora in esercizio) e della linea Varese-Ghirla-Luino (vedi nota 10). Presentato il progetto al governo nel 1911, approvato nel 1912, fu inaugurato il primo tratto (Ghirla-Marchirolo) nel 1914 e l'anno successivo fu ultimato il tratto Marchirolo-Ponte Tresa. Il 20 agosto 1953 il servizio venne soppresso tra Cadegliano e Ponte Tresa; il 1 marzo 1955 la linea venne soppressa interamente.



Ing. E. Olivieri - Le ferrovie economiche del lago di Lugano - Stazione di Luino.

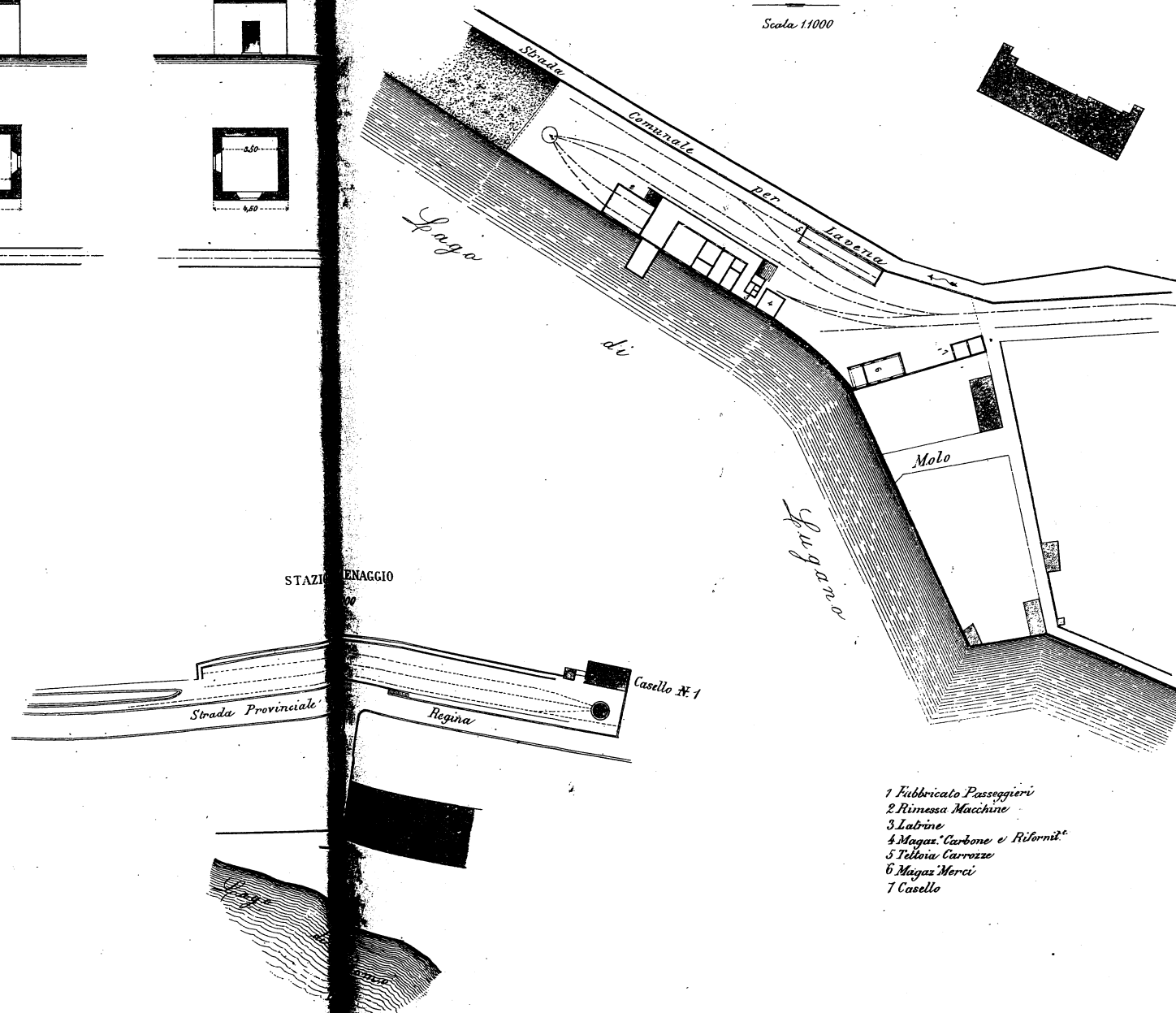


Scala 1:250

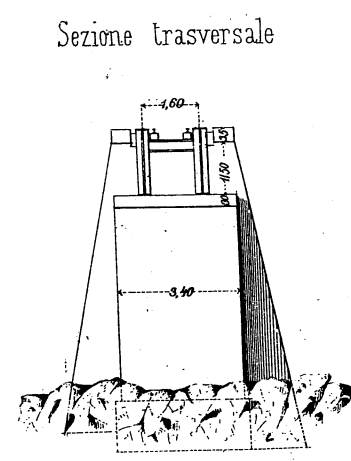
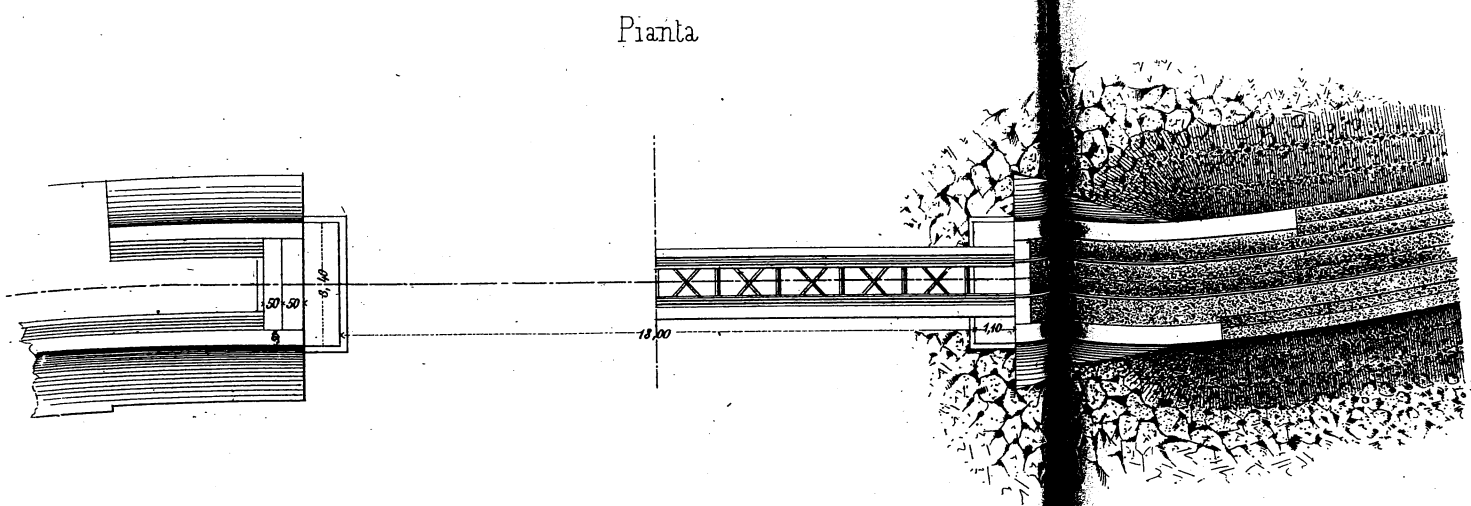
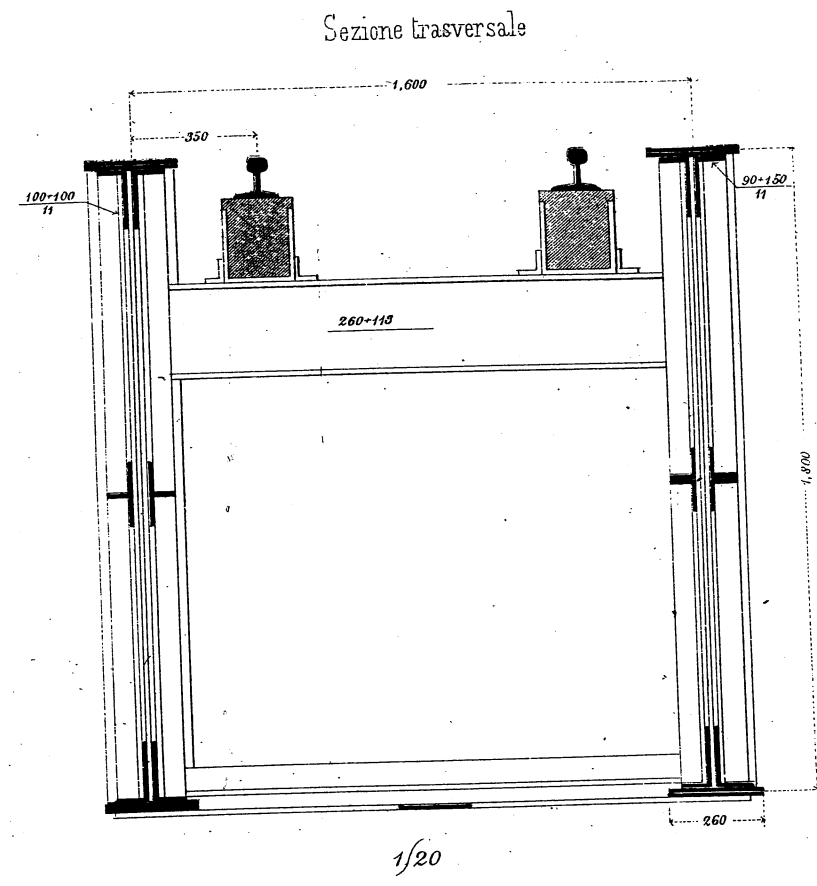
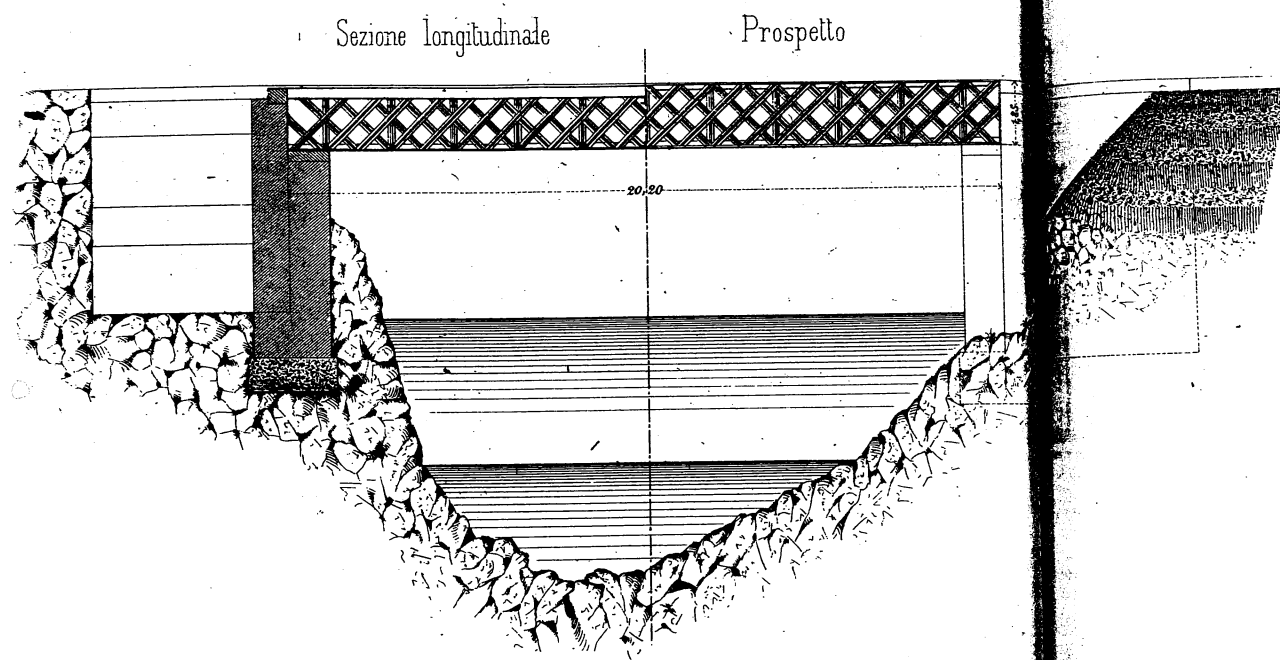


STAZIONE DI PONTE TRESA

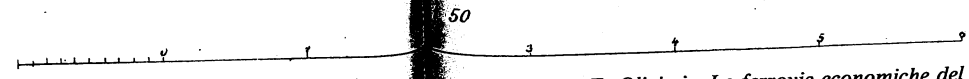
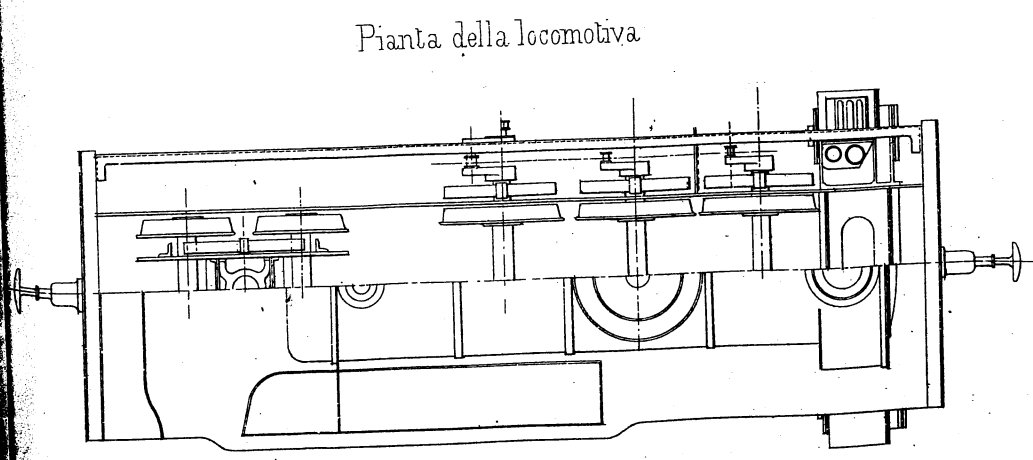
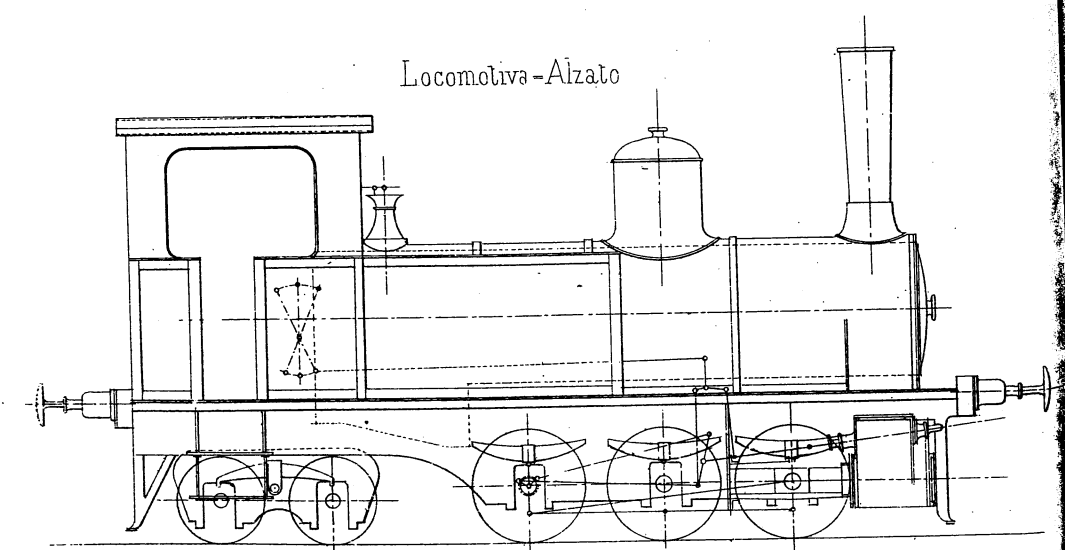
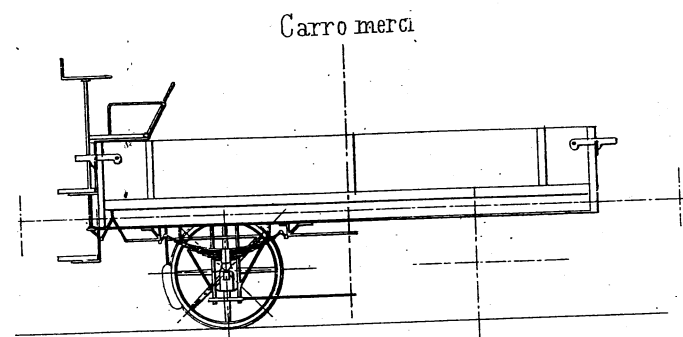
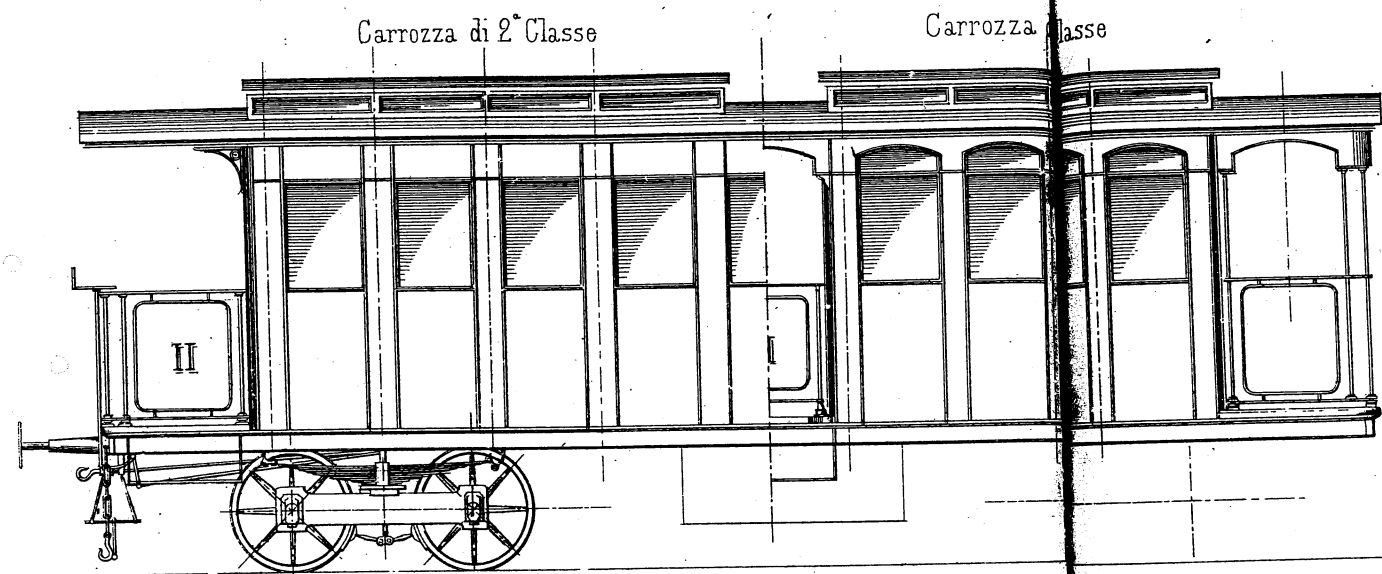
Scala 1:1000



Ing. E. Olivieri - Le ferrovie economiche del lago di Lugano.



Ing. E. Olivieri - Le ferrovie economiche del lago di Lugano - Ponte sul fiume Tresa.



Ing. E. Olivieri - Le ferrovie economiche del lago di Lugano - Schizzi.

Tale servizio venne svolto fino al 1950 quando la linea venne smantellata ed in buona parte il tracciato servì per la costruzione di una nuova strada provinciale, la n. 61.

Ma la storia di questo tracciato non finisce qui, infatti nell'agosto 1985, una frana ostruisce il passaggio tra le due gallerie. Tale fatto tiene inspiegabilmente chiusa la strada senza che inizino i lavori di ripristino, per quasi due anni, nonostante che i lavori venissero appaltati dall'Amministrazione Provinciale già nel luglio 1986. Si è dovuto attendere le elezioni politiche del 1987, quando la popolazione di Cremenaga aveva minacciato di disertare le urne, per vedere l'inizio dei lavori che si annunciavano da almeno due anni. Ma nella notte del 1 ottobre 1987, circa cinquantamila metri cubi di fango e roccia, sono precipitati da quel fianco, che già nella relazione del 1885<sup>12</sup> l'Ing. E. Olivieri definiva «franso ed instabile», cancellando completamente le due gallerie e vanificando il lavoro di bonifica fino ad allora effettuato. Il seguito è cronaca: ancora non si sa quando la strada potrà essere riaperta. Così finisce la vicenda che vedeva alla fine del secolo scorso impegnati ingegno ferroviario e lungimiranza turistica. Non si ha qui il coraggio di riproporre la linea ferroviaria scomparsa, ma più semplicemente si vuol ricordare un sogno mai fatto, una gita in battello e treno da Milano a Milano navigando sui tre laghi, e dare un significato storico a quei manufatti che ancora si incontrano in quella valle e che fanno parte consolidata del paesaggio.

Claudio Scillieri

Luca Rinaldi

GIUSEPPE SO  
INEDITA (E UN

Si potrebbe  
1917), il più bril  
le cui tessere, ap  
fina la ricerca d

I termini de  
neati nelle gran  
della mostra mi  
prescinda dall'i  
SGAV-Società C  
dance-Ristorant  
(completamente  
cune commissio  
termine con il  
Giulio Macchi.

L'entità de

<sup>1</sup> Cfr. E. BA  
SCILLIERI, *Le arch*  
ivi citata in nota 1

<sup>12</sup> Cfr. E. OLIVIERI, *op. cit.*, p. 231.