

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1411

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

PELLICINI, FOTI, MOLLICONE, MACCARI, ALMICI, AMBROSI, CANDIANI, COMBA, COPPO, DI MAGGIO, GIORGIANNI, GIOVINE, LAMPIS, LA SALANDRA, LONGI, MALAGOLA, MALAGUTI, MATERA, MATTEONI, MAULLU, MURA, PALOMBI, POLO, SCHIANO DI VISCONTI, TREMAGLIA

Dichiarazione di monumento nazionale della Stazione ferroviaria internazionale di Luino

Presentata il 15 settembre 2023

ONOREVOLI COLLEGHI! — Nell'ambito dell'intera linea internazionale del Gottardo, inaugurata nell'ottobre del 1882 per unire il centro Europa a Genova, la stazione ferroviaria di Luino, costruita tra il 1881 e il 1882, era considerata, tra le altre, l'opera certamente di maggior rilievo non solo sotto il profilo architettonico ma anche sotto quello simbolico, quasi a rappresentare un contraltare a quel monumento alla tecnica che fu il traforo del San Gottardo.

La stazione di Luino fu costruita per la realizzazione della linea ferroviaria Novara-Pino sulla sponda del Lago Maggiore e costò 24 milioni di lire: essa si estendeva per oltre un chilometro in lunghezza e quasi un chilometro e mezzo in larghezza,

contando quattordici binari di servizio, di cui cinque destinati al trasporto pubblico.

All'opera collaborarono i maggiori tecnici dell'epoca: gli ingegneri Angelo Giambastiani di Livorno e Giovanni Battista Biadego di Verona, che nel 1884 coprì il fascio binari con una maestosa tettoia in ferro, all'epoca quinta per dimensioni in Italia.

In un solo anno i lavori furono terminati e il risultato fu un vero e proprio monumento al progresso.

L'ambiente di maggior pregio era il salone delle dogane che si presentava grande, centrale e con il pavimento in marmo, permettendo l'accesso diretto ai binari.

In merito all'apparato decorativo, il criterio prevalente fu quello di riadattare —

semplificandoli – alcuni motivi già presenti alla stazione ferroviaria centrale di Milano, costruita entro il 1863 prendendo suggerimento da alcune residenze francesi. Per questo erano presenti tramezzi in ferro e vetro, colonne e finte finestre che garantivano continuità distributiva, frontoni, stemmi e, in cima alla struttura, un grande orologio a due quadranti, indicante uno il tempo di Roma e l'altro quello di Berna.

Ad eccezione della tettoia, smantellata nel 1941 quando il materiale fu convertito – come tante tettoie d'Italia – in armamenti per sostenere gli sforzi della Seconda guerra mondiale, la stazione ferroviaria di Luino presenta ancora intatti i caratteri dell'epoca, con eccezionale continuità decorativa tra il fabbricato viaggiatori e i fabbricati accessori (due rimesse per locomotive e i grandiosi magazzini doganali).

Nonostante le spogliazioni subite, la stazione ferroviaria di Luino può contare ancora su ambienti per buona parte vicini alla situazione originaria, che offrono ancora un quadro sostanzialmente ben conservato.

Oggi il piazzale ferroviario è dotato di sei binari passanti, di cui tre utilizzati per il servizio viaggiatori e provvisti di banchine. Nel 2017 sono stati rinnovati oltre ventuno chilometri di binari e diciotto chilometri della linea d'alimentazione elettrica dei treni ed è stato realizzato un sottopasso.

La rimessa locomotive, che era stata costruita nel 1882 in occasione dell'apertura del traforo del San Gottardo, è oggi diventata sede del Museo Ferroviario del Verbano. Tra le locomotive presenti, anche una a vapore ancora funzionante, oggi utilizzata per i treni turistici che periodicamente vengono organizzati.

La stazione ferroviaria, per importanza, fu oggetto di pubblicazione in tutti i manuali e nelle guide turistiche europee dell'epoca come simbolo del progresso, contribuendo al lancio turistico dell'intero lago Maggiore, in quanto rappresentava l'unico scalo ferroviario per raggiungere le Isole Borromee sino alla creazione della ferrovia del Sempione (1906) e la porta verso la Riviera ligure dei convogli provenienti da Berlino.

Vi transitarono teste coronate, principi, consoli, ministri e prelati di tutta Europa e oltre, se si tiene conto degli « esotici » passaggi di alcuni Maharaja indiani, sino all'arrivo del re Umberto I e dell'imperatrice Elisabetta di Baviera, la ben nota Sissi. Allo scopo, il *Buffet de la Gare* (ancora esistente) era stato allestito come sontuosa saletta reale.

I benefici furono incisivi anche per la comunità di Luino, soprattutto per il consolidamento di una stagione industriale durata in seguito più di un secolo.

Ma i risvolti della grande stazione ferroviaria internazionale di Luino erano destinati a riverberarsi nelle più alte pagine della letteratura italiana, grazie ai due letterati nati nel borgo nel 1913: Piero Chiara, che vi ambientò racconti e pagine di romanzi, e Vittorio Sereni, che sin dalla prima raccolta di poesie (*Frontiera*, 1941) accolse nei suoi versi le sensazioni dei « cumuli di carbone irti al sole » e del « fioco tumulto di lontane/locomotive verso la frontiera » (*Inverno a Luino*).

Per tali ragioni, la presente proposta di legge ha l'obiettivo di attribuire il valore di monumento nazionale alla Stazione ferroviaria internazionale di Luino.

PROPOSTA DI LEGGE

—

Art. 1.

1. La Stazione ferroviaria internazionale di Luino è dichiarata monumento nazionale.

Art. 2.

2. Dall'attuazione della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.



19PDL0052650