



Comunicato Post-Evento:

Seconda Visita al Cantiere della Ferrovia Monte Generoso – Prima fase 2019-2020

Capolago, 30 gennaio 2020

Dalla piazza antistante l'officina della Ferrovia Monte Generoso partono alle ore 13:15 il locomotore diesel e la sua carrozza con i partecipanti alla seconda visita al cantiere (la prima visita interamente dedicata alla stampa si è svolta il 5 dicembre 2019, ndr). A bordo oltre giornalisti, ingegneri, tecnici e rappresentanti della Ferrovia Monte Generoso, anche **il primo Cittadino della città di Mendrisio, Samuele Cavadini**.

Sono trascorsi 3 mesi dalla cerimonia del 'Primo colpo di zappa' svoltosi proprio a Capolago e poco meno dall'inizio dei lavori effettivi.

Si continua dunque a scrivere la nuova pagina di storia dell'unica linea ferroviaria a cremagliera Abt del Ticino con binario a scartamento ridotto: la **Ferrovia Monte Generoso** che collega il quartiere di **Capolago con la vetta del Monte Generoso, la maggior cima del Sottoceneri**.

A questo punto gettare uno sguardo indietro, verso la storia della ferrovia che si lega a quella della regione e del Ticino, è inevitabile. Da ricordare, una data su tutte, è il **1882 ovvero l'apertura del traforo ferroviario del Gottardo** grazie al quale anche il Ticino si attivò per rendersi attrattivo e accessibile al 'turismo d'oltralpe'. Ma a rendere necessaria la costruzione della cremagliera fu il Dr. Carlo Pasta, medico di Mendrisio, che inaugurò nel 1867 l'Hotel Monte Generoso – Bellavista e che sino al **primo viaggio delle locomotive a vapore del 4 giugno 1890**, rimase raggiungibile solo a piedi o a dorso di mulo. La realizzazione della ferrovia fu davvero un'operazione incredibile, soprattutto se si confrontano costi e tempistiche di allora con l'attuale sostituzione della sovrastruttura.

Allora, locomotive incluse, l'intera opera costò 2 milioni di franchi e venne realizzata da zero in soli 16 mesi. Oggi l'investimento si aggira sui 22 milioni di franchi e occorreranno per realizzarla 20 mesi delle pause invernali dal 2019 al 2023.

Sommato all'investimento per il Fiore di pietra siglato dall'Arch. Mario Botta nel 2017, quello per la sostituzione della sovrastruttura ferroviaria tocca la cifra di 50 milioni di franchi. Un dono straordinario a beneficio della regione del Mendrisiotto da parte del **Percento Culturale Migros, che dal 1941 supporta la ferrovia, grazie a Gottlieb Duttweiler**, fondatore della Migros, che l'acquistò per salvarla dallo smantellamento a cui era stata destinata dal suo proprietario.

"Nel 2014 dopo un'attenta analisi, l'Ing. Hans Rudolf Meier della Meier Infra Plan di Herisau, ci informò che la nostra cremagliera, nell'arco di 10 anni sarebbe giunta a fine corsa," racconta **Massimo Bosisio, Capo Esercizio della FMG**, "abbiamo subito contattato i progettisti del Consorzio BW- Brenni/Wild di Mendrisio, chiesto l'approvazione dell'investimento al CdA e attivato le gare d'appalto relative alla fornitura del materiale viario e della massicciata, al genio ferroviario e alla consulenza ambientale". I lavori saranno eseguiti in 4 fasi durante i mesi invernali da metà novembre a metà marzo per 4 anni. "La prima fase è iniziata a novembre 2019 e attualmente sono stati sostituiti **circa 1200 metri** di binario," prosegue Bosisio, "ed entro il 21 marzo i metri rinnovati dovrebbero essere **1850**. Si procederà quindi con il collaudo della prima fase, per poi avere una



settimana di tempo per garantire l'apertura stagionale con l'esercizio ordinario di un treno ogni ora, prevista per il prossimo 28 marzo”.

Ma in cosa consiste realmente sostituire una sovrastruttura ferroviaria a cremagliera di 130 anni fa?

“Si tratta sicuramente di un intervento impressionante,” sottolinea **l'Ing. Pietro Brenni, Capo progetto del Consorzio BW – Brenni/Wild**, “se si pensa che almeno 1400 tonnellate di acciaio saranno rimosse e portate a valle mentre saliranno in vetta e posate 2000 tonnellate di acciaio per rinnovare i circa 8.8 km di cremagliera e altrettanti di binario, 7 scambi completi e 13.500 traversine. Oltre ai 10mila metri cubi di material di scavo dovranno scendere a valle e altrettanti costituiti da pietrisco, fornito dalla ditta Leonello Fontana di Rancate, per realizzare il letto di posa del binario.”

Questo progetto guarda al futuro, infatti la nuova linea sarà in grado di ospitare veicoli più moderni e confortevoli. “Ci sono voluti almeno 6 mesi per produrre il materiale della prima fase,” precisa **Roberto Ballina, direttore della Tensol Rail di Giornico – leader nazionale nella produzione di material viario ferroviario**, “da giugno cominceremo a produrre quello necessario alla seconda fase e così via. Stiamo producendo materiale anche per una ferrovia di montagna del Colorado, ma è sempre un'emozione lavorare per il Ticino”.

Prima di iniziare con le attività di demolizione e rinnovo, si effettua la distribuzione del nuovo materiale d'armamento lungo tutto il settore che si intende rinnovare. Il materiale d'armamento (lamelle di cremagliera, rotaie, traversine e mezzi d'attacco) viene distribuito lungo le banchine della linea al di fuori della zona di lavoro, pronto per la messa in opera su tutta la lunghezza del segmento che si intende rinnovare nell'inverno di attività. Le operazioni di rinnovo si sviluppano poi su settori di 300-400 metri a seconda della geometria e dei rischi climatici. Si inizia quindi con la demolizione del binario esistente tagliandolo a elementi lunghi ca.4 metri che vengono depositati anch'essi a lato binario per il successivo allontanamento.

Rimosso il binario, si inizia lo scavo della massicciata con il parziale recupero, mediante una piccola 'vaghiatrice' del pietrisco 'pulito' e ancora idoneo al riutilizzo. Questo, insieme al nuovo pietrisco costituirà tutta la nuova massicciata del nuovo binario. La parte non più idonea, composta da ciottoli e materiale terroso, viene caricato su carro ferroviario e trasportato a valle per poi essere smaltito.

Una cinquantina di metri più a monte del fronte, un secondo gruppo di operai posa il nuovo binario. “Considerata la difficoltà logistica,” sottolinea **Stefano Rossi direttore della Sersa Group AG di Lumino, che si occupa del genio ferroviario**, “la maggior parte del lavoro è realizzato a mano e con l'aiuto di piccoli scavatori meccanici. La posa dei diversi elementi costruttivi (traversine, rotaie e cremagliera) devono essere eseguiti con assoluta precisione prima di procedere allo scarico della nuova ghiaia che andrà, dopo addensamento (rincalzatura) a ricostituire il letto (massicciata) su cui poggia la struttura del binario. A svolgere queste attività, sono una dozzina di uomini che riescono a rinnovare (nelle attuali condizioni operative), mediamente 25 - 30 metri di binario al giorno.

La curvatura delle rotaie (fornite in barre da 12 metri ciascuna) e delle lamelle di cremagliera (elementi da 6.66 metri) avviene grazie a dei cric ed alla grande esperienza di questi collaboratori che riescono a pilotare, a mano, le rotaie ingansciate l'una all'altra come dei lunghi spaghetti. “Le attività di questo primo inverno operativo sono iniziate a inizio novembre con l'approvvigionamento e distribuzione lungo linea del materiale d'armamento e dopo diversi rinvii causa il maltempo e la neve caduta abbondante sopra a



Bellavista i lavori sono iniziati il 25 novembre. Gli stessi sono proseguiti fino al 21 dicembre, sempre in condizioni meteo avverse (pioggia), ma siamo ugualmente riusciti a

rinnovare 500 metri di linea. Al 7 gennaio, grazie ad un clima splendido, che dura tutt'ora, il cantiere è stato riaperto e ad oggi abbiamo rinnovato altri 710 metri. Se la fortuna ci assiste, al 20 marzo dovremmo aver rinnovato ulteriori 640 ml per un totale di questo primo anno di intervento di 1850 metri”.

Il 2020 è un traguardo importante per la Ferrovia Monte Generoso che sottolinea quanto i 130 anni della sua storia siano tutti nel cuore dei ticinesi. “La prova è il successo che sta avendo l’attività di sponsorizzazione dei pali del 1890,” dice Chiara Brischetto, **Capo Progetto della FMG**, “l’iniziativa di acquisire virtualmente i 441 pali di contatto presenti lungo i 9 chilometri della cremagliera del 1890 e di entrare a far parte della storia della Monte Generoso è stata accolta, davvero, con entusiasmo dagli affezionati”. Infatti, alla fine dei lavori nel 2023 verrà esposto un Albo celebrativo con i nomi di coloro che acquistando uno o più pali dell’antica cremagliera - ogni palo costa 130 franchi, tanti quanti gli anni della ferrovia -contribuiranno al restauro della chiesetta in vetta. “Molti hanno fatto felici amici e parenti,” prosegue la Brischetto, “mettendo sotto l’albero di Natale il certificato di autenticità che li annovera tra i fedeli sponsor della ferrovia più amata del Ticino.” Ad oggi sono stati acquistati quasi 150 pali e tutti gli altri sono pronti per diventare un regalo unico e indimenticabile”. Per info sulla sponsorizzazione:

<https://www.montegeneroso.ch/it/130-anni>

Lorenz Brügger

Samuele Cavadini

La Ferrovia Monte Generoso è una delle più antiche ferrovie a cremagliera della Svizzera e dal 1941 è di proprietà della Migros. La sua conservazione si deve esclusivamente all’impegno personale del fondatore della Migros, Gottlieb Duttweiler. Oggi il Percento culturale Migros supporta la ferrovia a cremagliera e la struttura "Fiore di pietra" in vetta al Monte Generoso, progettata dall'architetto Mario Botta. www.montegeneroso.ch

Il Percento culturale Migros è un impegno volontario di Migros, ancorato nel suo statuto, dedito ad attività per la promozione della cultura, della società, dell’istruzione, del tempo libero e dell’economia. www.migros-kulturprozent.ch