

Comunicato Stampa

Capolago, 25 febbraio 2020

Post-Visita Cantiere del 25 febbraio 2020 Terza visita al cantiere della Ferrovia Monte Generoso – Prima fase 2019/2020

Per la terza ed ultima volta in questa prima fase dei lavori a cavallo tra il 2019 e il 2020, alle ore 13:30 di oggi, 25 febbraio 2020, è partito il trenino della Ferrovia Monte Generoso per la visita al cantiere tra San Nicolao e Bellavista. A bordo un gruppo composto da giornalisti e referenti di aziende del Ticino, tra cui Mendrisiotto Turismo, è accompagnato dai tecnici delle società che vi lavorano e dal team della Ferrovia Monte Generoso. Sono trascorsi 4 mesi dalla cerimonia del 'Primo colpo di piccone', il lavoro si è svolto secondo i programmi, la direzione dei lavori e i tecnici si dichiarano soddisfatti. La Ferrovia Monte Generoso che collega Capolago con la vetta del Monte Generoso, la maggior cima del Sottoceneri, continua, dunque, a scrivere una nuova pagina della sua storia iniziata ben 130 anni fa.

Una storia costellata di avvenimenti che hanno dato il via al 'turismo d'oltralpe' quando nel 1882 venne aperto il Traforo ferroviario del Gottardo, grazie al quale anche il Ticino si attivò per rendersi attrattivo ed accessibile al mondo esterno. Già nel 1867 l'inaugurazione del grande Hotel Monte Generoso-Bellavista da parte del medico di Mendrisio, Carlo Pasta, rese impellente la costruzione della prima ed unica cremagliera del Ticino. Infatti, l'hotel rimase raggiungibile a piedi o a dorso di mulo sino al 4 giugno del 1890, quando sbuffante la prima locomotiva a vapore lasciò la stazione di Capolago per raggiungere Bellavista e la vetta del Monte Generoso. Un'operazione incredibile che si realizzò da zero (scavi inclusi) in soli 16 mesi e con un costo di 2 milioni di franchi (locomotive comprese).

Oggi, per realizzare la sostituzione della sovrastruttura ferroviaria occorreranno circa 20 mesi (durante le pause invernali) dal 2019 al 2023 e costerà 22 milioni di franchi. Questo investimento sommato a quello sostenuto per la progettazione e costruzione del Fiore di pietra siglato dall'Arch. Mario Botta, toccherà la cifra di 50 milioni di franchi. Tutti a beneficio della regione del Mendrisiotto da parte del Percento Culturale Migros, che dal 1941 la supporta per volontà di Gottlieb Duttweiler, il fondatore delle Cooperative Migros che decise di acquistarla per salvarla dallo smantellamento, al quale era stata destinata dal suo ultimo proprietario. Nel 2014 dopo un'attenta analisi, l'Ing. Hans Rudolf Meier della Meier Infra Plan di Herisau, c'informava che la sovrastruttura della linea nell'arco di 10 anni sarebbe giunta a fine



corsa. I vertici della FMG si sono attivati, subito. Dopo aver preso contatto con i progettisti del Consorzio BW-Brenni/Wild di Mendrisio, sono state indette le gare d'appalto relative alla fornitura del materiale viario e della massicciata, al genio ferroviario e alla consulenza ambientale. La decisione unanime è stata quella di eseguire i lavori in 4 fasi distinte durante i mesi invernali, da metà novembre a metà marzo, per 4 anni. La prima fase si concluderà il 21 marzo rinnovando 2 chilometri di binario, come da programma.

Poi si procederà al collaudo con una settimana di anticipo sull'apertura della nuova stagione, per garantire l'esercizio ordinario a partire dal 28 marzo sino all'8 novembre. Ma in cosa consiste realmente 'sostituire una sovrastruttura ferroviaria a cremagliera' datata 1890? "Sicuramente si tratta di un intervento impressionante", sottolinea l'Ing. Alessandro Bombaglio, del Consorzio BW-Brenni/Wild, "se si pensa che per rinnovare gli 8.8 chilometri di cremagliera e altrettanti di binari, 7 scambi completi e 13.500 traversine occorrerà rimuovere e portare a valle ben 1.400 tonnellate di acciaio e mentre 2.000 tonnellate di acciaio saranno trasportate in vetta e posate.

Oltre a ciò, dovranno scendere a valle 10 mila metri cubi di materiale di scavo e altrettanti di nuovo pietrisco saliranno per realizzare il letto di posa del binario". Un progetto che tiene conto dei futuri cambiamenti, la nuova linea infatti sarà in grado di utilizzare veicoli più moderni, confortevoli ma sicuramente più pesanti.

"Per produrre il materiale viario ferroviario nuovo necessario alla prima fase sono occorsi 6 mesi di lavoro," precisa Roberto Ballina, Direttore della Tensol Rail di Giornico – leader a livello internazionale nella produzione di materiale viario ferroviario. "Da giugno cominceremo a produrre quello indispensabile alla seconda fase e così via. Stiamo lavorando in contemporanea per produrre materiale per una ferrovia di montagna del Colorado, ma l'emozione che ci da lavorare per il nostro cantone è davvero unica!", conclude Ballina.

A spiegare nel dettaglio il lavoro quotidiano sul campo è Stefano Rossi, Direttore della Sersa Group AG di Lumino, specializzata in genio ferroviario. "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. Questo materiale consistente in 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. 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". A differenza delle visite precedenti, oggi in cantiere gli uomini sono distribuiti tra le varie stazioni di Capolago e San Nicolao per caricare e scaricare il materiale da posare sui prossimi 320 metri con i quali si riuscirà a raggiungere i 2.200 chilometri previsti da questa prima fase dei lavori. Gli imprevisti non mancano: sotto la galleria dopo la stazione di San Nicolao, si sta lavorando per 'tagliare le teste delle traversine'. "Una modifica necessaria", afferma l'Ing. Rossi, "per evitare che il treno tocchi la volta della galleria e il pantografo". Intanto, si prosegue per gli altri metri approfittando del bel tempo.

Entro il 20 marzo è pianificata l'esecuzione della seconda rinalzata su tutta la parte rinnovata, dell'80% delle saldature alluminio-termiche delle rotaie (su un totale di 290 pezzi), lo sgombero di tutto il vecchio materiale d'armamento (500 campate da 4.5 metri ca. trasportate a Capolago) ed il livellamento della nuova ghiaia su tutte le tratte eseguite. Sabato 21 marzo è pure pianificato il controllo dei parametri geometrici del binario mediante uno speciale carrello di misura lungo tutta la linea. I dati raccolti verranno immediatamente analizzati in attesa della riapertura all'esercizio, che dovrà avvenire nel pieno rispetto delle regole dell'arte. In aprile, nel corso di intervalli notturni, verranno completate le saldature e la regolazione delle tensioni nelle rotaie (in gergo chiamata 'neutralizzazione').

Con la produzione realizzata in questo primo intervento, saremo dunque 'in linea', è il caso di dirlo, con le tempistiche ipotizzate. 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 di quanti siano gli affezionati, è tangibile dal successo che sta avendo l'attività della vendita simbolica dei 441 pali distribuiti lungo la linea del 1890 a 130 franchi l'uno (tanti quanti gli anni della ferrovia)," afferma Monica Besomi, Head of Marketing della FMG. "Personalmente sono molto felice di essere qui proprio in questo momento storico, segnato dal cambiamento dopo 130 anni, che guarda al futuro sottolineando l'importanza del passato. Ci aspetta un anno intenso di eventi, di novità e di strategie ad hoc per essere nel contempo attrattivi, accoglienti ed emozionanti". Alla fine dei lavori nel 2023 verrà esposto un Albo celebrativo con i



nomi di coloro che avranno contribuito, grazie al loro acquisto simbolico, a restaurare la chiesetta in vetta al Monte Generoso”.

(Per saperne di più sulla sponsorizzazione: <https://www.montegeneroso.ch/it/130-anni>).

Si rientra a Capolago ed è Nadia Fontana-Lupi, Direttrice dell'Organizzazione Turistica regionale del Mendrisiotto a concludere: “Ringrazio molto per questa visita sul nostro amato Monte Generoso, toccare con mano e vedere con i propri occhi il grande intervento che si sta facendo è davvero incredibile. Inoltre, è stupefacente scoprire che quasi un secolo e mezzo fa è stato fatto un lavoro impressionante senza l'aiuto di macchinari e tecnologia. Per noi dell'OTR di questa regione è assolutamente importante conoscere tutto questo per poter promuovere al meglio il Fiore di pietra e la Ferrovia Monte Generoso, quali attrattori, insieme agli altri, della nostra regione. Sono certa che all'interno di una comunità, le persone che lavorano insieme con forte obiettivo condiviso e uno scopo comune, possono davvero rendere possibile l'impossibile

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, dedicato ad attività per la promozione della cultura, della società, dell'istruzione, del tempo libero e dell'economia. www.percento-culturale-migros.ch