

Duemila tonnellate di acciaio in vetta: così rinasce il trenino del Monte Generoso

Pubblicato: Mercoledì 26 Febbraio 2020



1400 tonnellate d'acciaio da rimuovere e portare a valle, altre 2000 tonnellate da portare in vetta e posare; 10 mila metri cubi di materiale di scavo da far scendere e altrettanti di nuovo pietrisco da portare su per la montagna. Quattro anni di lavoro e un investimento di **22 milioni di franchi**.

Sono i numeri, impressionanti, forniti ieri ai partecipanti alla visita al cantiere per l'ammodernamento della **storica ferrovia del Monte Generoso**, di cui sta per concludersi la prima fase.

A bordo del trenino del Monte Generoso un gruppo composto da giornalisti e referenti di aziende del Ticino, tra cui Mendrisiotto Turismo, per la visita al cantiere tra San Nicolao e Bellavista.

A quattro mesi dalla cerimonia del "primo colpo di piccone", il lavoro si è svolto secondo i programmi e la direzione dei lavori e i tecnici si dichiarano soddisfatti.

Una storia iniziata 130 anni fa

La Ferrovia Monte Generoso che collega Capolago con la vetta del Monte Generoso, la maggior cima del Sottoceneri, continua 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

attraente 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 – hanno spiegato i responsabili della Ferrovia – 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».

Quattro anni di lavori

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 – ha detto l'ingegner **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 – spiega **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».

A spiegare nel dettaglio il lavoro quotidiano sul campo è stato **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 vagliatrice 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 caricata su carro ferroviario e trasportato a valle per poi essere smaltito».

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 – spiega l'ingegner 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 rincalzatura 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.

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it