

ARCHITETTURA & AMBIENTE STUBAIER GLETSCHER

a cura dell'Architetto Andrea Bagnoli

foto di Eleonora Grassi e Stubaier Gletscher/Andre Schönherr, Martin Vandory

SYMPHONY Stubaier

LA CABINOVIA DELLA LOCALITÀ AUSTRIACA, INAUGURATA L'ANNO SCORSO, È STATA REALIZZATA IN UN ANNO E MEZZO CON UNA SPESA DI 64 MILIONI DI EURO, SFRUTTANDO ENERGIE ALTERNATIVE E OFFRENDO AGLI APPASSIONATI SERVIZI TURISTICI CONFORTEVOLI E MODERNI. DAL WIFI NELLE 48 CABINE, A RISTORANTI, NEGOZI, NOLEGGI, SERVIZI. PER LA SUA COSTRUZIONE NON È STATO ABBATTUTO NEMMENO UN ALBERO

AL SERVIZIO DEGLI SCIATORI
VISTA PANORAMICA DELLA STAZIONE DI MONTE E DEI FANTASTICI GHIACCIAI CHE LA CIRCONDANO



©Stubaier Gletscher - Andre Schoenterr



©Stubaier Gletscher - Martin Vandory

N

on più un «semplice» impianto di risalita, ma una vera e propria struttura multifunzionale a servizio della giornata dello sciatore e del fruitore della montagna combinata con una delle cabinovie più performanti e comode d'Europa.

La nuova 3S Eisgratbahn, realizzata a Stubai in collaborazione con LEITNER ropeways, diventa un termine di paragone sia per prestazioni, qualità e comfort offerto dall'impianto in quanto tale, sia per funzionalità e piacevolezza degli spazi e delle strutture proposte dalle 3 stazioni poste alla base, al livello intermedio e a monte. Tutto inserito in un involucro in cui è stato particolarmente curato l'aspetto architettonico, al fine di permettere una piacevole integrazione con la montagna e gli edifici già esistenti.

Ci hanno fatto da guida Andreas Kleinlercher, Direttore della funivia e Erwin Santer, montatore responsabile di LEITNER ropeways.

Iniziamo con qualche dato: è l'impianto trifune (due portanti e una traente) più lungo mai realizzato nell'arco alpino. È composto da due sezioni distinte collegate tra loro e consentono al viaggiatore di raggiungere dalla stazione posta a valle (a 1697 metri), in soli 12 minuti, la stazione di monte (a quota 2900 metri), passando attraverso la stazione intermedia (a quota 2300 metri). Un percorso lungo circa 4,7 km, servito da 48 cabine ultramoderne, disegnate da Pininfarina, una portata di 3000 persone/ora a una velocità di circa 25 km/h con la possibilità di viaggiare con venti oltre i 100



©Stubaier Gletscher - Martin Vandory

STUBAIER GLETSCHER CARTA D'IDENTITÀ

- *QUOTA STAZIONE DI VALLE +1697 m
- *QUOTA STAZIONE INTERMEDIA +2300 m
- QUOTA STAZIONE DI MONTE + 2900 m
- *LUNGHEZZA DELLA LINEA 4686 m
- *DISLIVELLO 1203 m
- *PERCORRENZA DEL VIAGGIO 12 minuti
- *VELOCITÀ DELLE CABINE 25 km/h
- *NUMERO CABINE 48
- *PERSONE PER CABINA 32 (8 in piedi 24 sedute)
- *PORTATA ORARIA IMPIANTO 3014 persone/ora
- *MATERIALI IMPIEGATI calcestruzzo armato, acciaio, ferro, alluminio, vetro, legno
- *TEAM DI PROGETTO LEITNER ropeways - AD - Architekten
- *REALIZZAZIONE LEITNER ropeways
- *PERIODO DI COSTRUZIONE giugno 2015/ottobre 2016
- *COSTO IMPIANTO 64.000.000,00 Euro

UNA TELECABINA DA RECORD NELLA PAGINA A FIANCO, IN ALTO, LA STAZIONE DI MONTE - BERGSTATION. APPENA SOTTO, IL CANTIERE DELLA STAZIONE INTERMEDIA E IL GRANDE E COMODO PARCHEGGIO ALLA PARTENZA DELL'IMPIANTO (APPENA SUPERATA L'ULTIMA GALLERIA). QUI SOPRA A DESTRA, LA STAZIONE DI PARTENZA. C'È VOLUTO SOLO UN ANNO E MEZZO PER COSTRUIRE LA CABINOVIA EISGRATBAHN DOTATA DI PILONI ALTI FINO A 50 METRI! 64 MILIONI IL COSTO TOTALE PER UN IMPIANTO LUNGO 4,7 KM CON UNA PORTATA ORARIA DI 3.000 PERSONE/ORA. LE 48 CABINE VIAGGIANO A UNA VELOCITÀ DI 25 KM/H E PUÒ FUNZIONARE ANCHE CON VENTI CHE SOFFIANO A 100 KM/H!

km/h. Il costo dell'opera? Complessivamente 64 milioni di euro interamente finanziati dalla società degli impianti. Ancora due cifre: un anno e mezzo per la costruzione e piloni sino a 50 metri di altezza (equivalenti a un edificio di 16 piani). Numeri impressionanti, che raccontano tante cose ma non tutto. È la sensazione di comodità e di facilità di fruizione di ogni spazio che fa di questo impianto un esempio da prendere a riferimento. Ogni punto è accessibile per chiunque in modo piacevole. La stazione di valle è stata posizionata circa 600 metri più in basso rispetto alla preesistente, così si trova proprio nel mezzo dell'ampio parcheggio (più di 1800 posti auto) già realizzato tempo fa. Questa scelta ha garantito un accesso diretto ottimale, un grande risparmio in termini di inquinamento e di tempo, in quanto non è più necessario utilizzare il bus navetta per raggiungere l'impianto dal parcheggio. Da considerare che non è stato necessario abbattere nessun albero. Anzi, a titolo di ulteriore compensazione ambientale, è stata ampliata di 45 ettari l'area protetta del Ghiacciaio dello Stubai.

La scelta è stata quella di dotare le stazioni ai tre livelli di molti servizi: ristoranti, bar, negozi, spazi di sosta e panoramici in cui non è stato necessario realizzare percorsi ad hoc accessibili ai disabili in quanto già di base sono fruibili da chiunque. Facilità di trasferimento. È questa la parola d'ordine del funzionamento della stazione intermedia di Fernau. Questa piattaforma centrale diventa il nodo tra la nuova linea e la cabinovia Gamsgarten che rimane operativa, il tutto naturalmente con percorsi a livello o serviti da scale mobili

STUBAIER GLETSCHER

ed ascensori. Da questo punto parte una nuova e spettacolare pista lunga quasi 4 km che permette di scendere a valle. Questa stazione è anche il cuore operativo dell'impianto, ci sono i motori di servizio e quelli di emergenza (in grado di alimentare da soli tutta la valle in caso di necessità), le cabine di controllo, i depositi per le telecabine, i locali tecnici e le officine per le manutenzioni.

Completamente rinnovata la stazione di monte. Anche qui la «regola» è facilità di movimento. Ampi spazi, servizi, bar, ristoranti, un vasto e fornitissimo negozio di sport, terrazze panoramiche mozzafiato, il tutto inserito in un fabbricato dalla linea pulita in cui coesistono cemento armato a vista, ampie vetrate e rivestimenti metallici di colore chiaro per meglio armonizzarsi con il colore della neve e del ghiaccio che sono sempre presenti a questa quota. In questa stazione sono alloggiati anche i motori per il funzionamento del tratto superiore. Il loro posizionamento garantisce una resa migliore e richiede minore potenza complessiva.

La scelta architettonica, compiuta dallo Studio di progettazione «Ao-architekten», è stata quella di realizzare edifici con forme e materiali semplici in grado di dare forza e definire forme e volumi chiari e ben delineati. Materiali elementari: cemento armato, legno, ferro e vetro che generano edifici moderni e funzionali e nel contempo ben integrati nel contesto, seppur i fabbricati siano di grandi dimensioni.

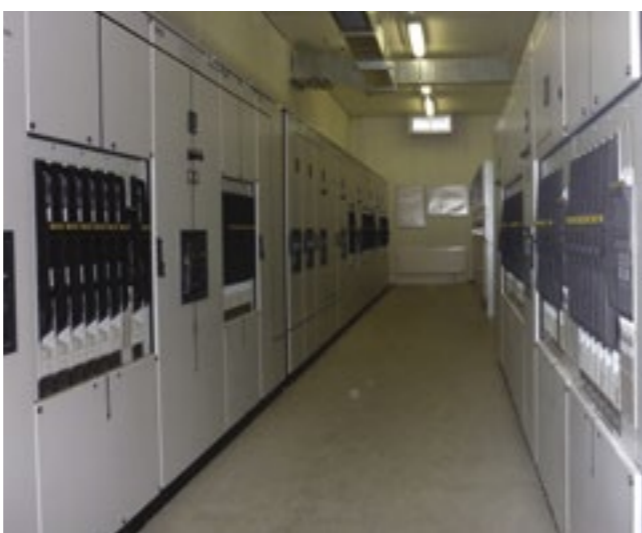
Un cenno a parte meritano le cabine «Symphony»- in totale 48 - disegnate dalla Pininfarina, dotate di 8 posti in piedi e 24 posti a sedere con poltroncine in vera pelle, vetri panoramici, wi-fi gratis e un sistema di ammortizzatori pneumatici per stabilizzarle. Un vero salotto sospeso.



l'architetto **ANDREA BAGNOLI**

Nato a Varese nel 1970, si è laureato in architettura presso il Politecnico di Milano nel 1995. Dal 1998 esercita la libera professione di architetto con studio in Gavirate (VA) occupandosi principalmente di edilizia residenziale e di servizio. Mail: studiobagnoli@libero.it. Da sempre grande appassionato di sci e di montagna, oltre che di architettura e di tecnologia, sta svolgendo una ricerca sul tema delle architetture e delle strutture di servizio all'utilizzo sportivo della montagna.

Questo lavoro è concentrato principalmente sugli aspetti di sostenibilità, accessibilità, rapporto tra i manufatti e il contesto ambientale in cui sono inseriti, gestione consapevole delle risorse ambientali ed energetiche, qualità architettonica degli interventi e ... ovviamente ... funzionalità per lo sciatore. Il desiderio è quello di far conoscere come un miglior sfruttamento delle risorse e un più armonioso rapporto edificato-ambiente siano valori da promuovere anche per una fruizione turistica più efficace e funzionale.



SICUREZZA ED EFFICIENZA NELLA PAGINA ACCANTO, IN ALTO, I MOTORI DI EMERGENZA E L'IMPRESSONANTE LOCALE CON I QUADRI ELETTRICI. PIÙ SOTTO, L'ARCHITETTO ANDREA BAGNOLI ASSIEME AD ANDREAS KLEINLERCHER, DIRETTORE DELL'IMPIANTO, SUL PONTE DEI MECCANISMI DI MOVIMENTAZIONE DELLE CABINE NELLA STAZIONE INTERMEDIA. IN BASSO, LA CABINA DI COMANDO DELLE LINEE NELLA STAZIONE INTERMEDIA. A DESTRA, LA STAZIONE INTERMEDIA DURANTE UNA FASE DELLA SUA COSTRUZIONE. QUI SOTTO, LE CABINE SYMPHONY IN INGRESSO ALLA STAZIONE INTERMEDIA

Stubaier Gletscher - Andre Schoenherr



© Stubaier Gletscher - Martin Vandrovy



STUBAIER GLETSCHER

© Foto Leitner

Un altro dato per stupire, il nuovo sistema di azionamento LEITNER DirectDrive garantisce maggiore economia di esercizio, facilità di manutenzione, un avanzamento più «dolce» e silenzioso mentre il sistema 3S garantisce una grande stabilità anche in caso di vento, infatti l'impianto è in grado di funzionare con venti sino a 130-140 km/h che possono arrivare sino a 180 km/h se la loro direzione è frontale rispetto alle cabine. Questo sistema ha permesso, da quando è in funzione l'impianto, di avere solo 7 giornate di fermo per vento. Altro grande vantaggio è la grande riduzione di energia necessaria per azionarlo. Ciò si traduce in risparmi di costi e riduzione di inquinamento. È questo un altro un aspetto cui è stata prestata grande attenzione. Tutta l'energia impiegata per il funzionamento proviene da fonti rinnovabili e molti materiali derivanti dallo smantellamento della vecchia linea sono stati riciclati, comprese le vecchie cabine che sono state vendute come souvenir a ospiti affezionati e fan in tutta Europa. Si tratta certamente di un altro intervento che si colloca nel solco di quella nuova generazione di impianti in cui il «focus» diventa il «progetto di insieme», non più solo la necessità di trovare un modo semplice per assolvere alle mere funzioni tecniche previste offrendo un risultato d'eccellenza. È anche una grande risorsa per la valle, perché alcune centinaia di persone sono impiegate a vario titolo nel funzionamento della azienda che effettua ogni servizio e ogni lavorazione con personale dipendente.



ITALIAN STYLE
QUI IN ALTO, L'INTERNO DELLE CABINE LEITNER SYMPHONY DISEGNATE DA PININFARINA. QUI A DESTRA: AVETE MAI VISTO DEI SERVIZI COSÌ ELEGANTI IN UN IMPIANTO DI RISALITA? APPENA SOTTO, L'ARRIVO DI ANDREA BAGNOLI ALLA STAZIONE DI PARTENZA DELLA STUBAIER GLETSCHER. QUI SOTTO, UN PARTICOLARE DEI CAVI DEL SISTEMA 3S CHE BEN SI VEDONO IN AZIONE NELL'IMMAGINE A SINISTRA

