

# IMPRESA Titanica

UN PROGETTO  
AMBIZIOSO, SUGGERITIVO  
E IMPRESSIONANTE NELLA  
SUA DIMENSIONE: LA CREAZIONE  
DI UN **ALPLINKS** CHE COLLEGA IL  
COMPRESORIO MONTEROSA SKI CON  
ZERMATT, PASSANDO PER **CERVINIA**,  
CHE HA RINNOVATO LA BIGLIETTERIA E  
STA PER SOSTITUIRE IL GRAN BAITA.  
ECCO A CHE PUNTO SONO I **LAVORI**  
E COME PROSEGUIRANNO



# G

randi manovre ai piedi del Cervino (e del Rosa). Nuovi progetti, miglioramenti a impianti e a strutture, una sensazionale funivia e qualche sogno per il futuro. Tante sono le novità che bollono in pentola sia sul versante italiano sia su quello svizzero. L'obiettivo comune

è creare un comprensorio sciistico unico che sappia regalare un'offerta senza pari 365 giorni all'anno collegando le aree sciistiche Cervinia-Valtournenche-Zermatt (Matterhorn Ski Paradise) e Monterosaski. Per raccontare questi cambiamenti abbiamo passato due giorni in compagnia degli amministratori delle due stazioni che hanno Plateau Rosa come punto di incontro. Con un po' di campanilismo iniziamo il racconto da quanto sta accedendo e (speriamo) accadrà sul versante italiano, come ci hanno descritto Federico Maquignaz, Presidente di Cervino s.p.a. e l'Ing. Mauro Joyeusaz, Direttore Operativo e di Esercizio. Innanzi tutto cambia aspetto, finalmente, il «biglietto da visita» con cui Cervinia si presenta ai suoi ospiti, l'Hotel «Gran Baita», che porta ancora i segni dell'incendio che lo ha quasi interamente distrutto più di 40 anni orsono, verrà interamente ristrutturato. Così quella che, nonostante lo stato di degrado, è stata per molto tempo la biglietteria principale della stazione e sede di alcuni uffici della società impianti tornerà al suo passato splendore. Il progetto, promosso dalla Società Impianti, che ha venduto lo stabile, è sviluppato da alcuni imprenditori locali e prevede la creazione di un nuovo ristorante e albergo con circa 300 posti letto. Il progetto si propone di riprendere i tratti architettonici del vecchio complesso, creando una struttura con tutti i più moderni servizi, dotato di accesso diretto agli impianti. La decisione è stata quella di lasciare l'attività ricettiva a persone che fanno di questo il proprio «core business» inserendosi nella politica locale di potenziamento della offerta ricettiva alberghiera, promosso dalla amministrazione comunale.

Questa scelta ha portato alla necessità di riorganizzare tutti gli uffici. Nuova perciò la biglietteria principale, spostata sotto la partenza della cabinovia verso Plan Maison, con grande miglioramento nella comodità di accesso dal parcheggio per le auto che verrà, a sua volta, riorganizzato (così non si entrerà più dal retro). Nuovi anche gli uffici che sono stati ricavati dalla ristrutturazione di un edificio vicino da cui un tempo partiva una seggiovia dismessa da alcuni anni. Ma il vero grande sogno si chiama «Alplinks» e prevede di creare uno dei più grandi comprensori sciistici d'Europa in grado di svilupparsi a quote molto

## CERVINIA ZERMATT



elevate (sino a quasi 4000 m.) estendendosi da Alagna Valsesia in Piemonte sino a Zermatt nel Canton Vallese (CH) attraverso quattro valli aostane sui diversi versanti del Monte Rosa e delle Alpi Pennine. Per il momento siamo allo studio urbanistico ambientale, ma ci sono già state importanti decisioni sia a livello politico locale sia di progetto ambientale. Sono già stati definiti i possibili tracciati per i collegamenti mancanti e il dibattito è molto articolato. Tra le 16 proposte la soluzione prescelta è quella di ottenere la connessione tra i comprensori sciistici Breuil-Cervinia-Valtournenche-Zermatt e Monterosaski con-

giungendo Frachey (Ayas) quota 1610 m, poco sopra Champoluc, al Colle Superiore di Cime Bianche (Valtournenche) a quota 3085 m con una linea composta da due tronchi con stazione intermedia posta a circa 2330 m (in località Vardaz) nel Valloine di Cime Bianche. Il primo tronco sarà servito da una telecabina, mentre per motivi tecnici il secondo tratto sarà una funivia 3S. Il percorso scelto per la pista di discesa è stato studiato per modificare il meno possibile le situazione naturale esistente. Il tracciato scenderà quasi in parallelo all'alveo del Torrente Courthard in una area defilata rispetto alle emergenze paesaggistiche di maggior pregio. Nel tratto a monte non sono previsti lavori di sbancamento significativi, la morfologia del terreno è già naturalmente favorevole. Qualche intervento in più è previsto per quella a valle. La pista avrà una larghezza variabile tra i 20 e i 30 m, un dislivello di 530 e uno sviluppo di circa 4,5 km. Se i tempi saranno rispettati il collegamento dovrebbe essere operativo nell'arco di pochi anni. Sarà rifatto anche l'impianto che dall'area di Valtournenche arriva al Colle sostituendo il vecchio skilift con una seggiovia di ultima generazione. Passiamo al versante svizzero. La grande novità è il raddoppio del collegamento da Trockerer Steg al Matterhorn Glacier Paradise (Piccolo Cervino). Davvero un ragguardevole esempio di ardimento tecnico. Una nuova funivia 3S - la più alta del mondo - permetterà di passare dai 2939 m della stazione di partenza ai 3883 m della vetta in soli 9 minuti sorvolando uno dei ghiacciaio più affascinanti delle Alpi con lo sguardo che può spaziare dal Breithorn al Cervino.

NELLA PAGINA A FIANCO, LA CARTOGRAFIA DEL TERRITORIO INTERESSATO DAL PROGETTO «ALPLINKS». È ALLO STUDIO UN'ULTERIORE VARIANTE MIGLIORATIVA CHE PERMETTEREBBE IL COLLEGAMENTO ANCHE A PIEDI DA CHAMPOLUC A ZERMATT. A DESTRA, LA NUOVA BIGLIETTERIA DI CERVINIA, ALLESTITA ALLE SPALLE DELL'HOTEL GRAN BAITA, QUI RAPPRESENTATO IN UN'IMMAGINE D'EPOCA. PIÙ IN BASSO, IL TRACCIATO DEL NUOVO COLLEGAMENTO TRA MONTEROSA SKI E BREUIL-CERVINIA-VALTOURNENCHE-ZERMATT. QUI IN ALTO, DA DESTRA, FEDERICO MAQUIGNAZ (PRESIDENTE CERVINO SPA), ANDREA BAGNOLI E MAURO JOYEUSAZ (DIRETTORE OPERATIVO DI ESERCIZIO). IN QUESTA FOTO, IL MONTAGGIO DELLA GRU SUL PICCOLO CERVINO A 3880 METRI SLM





**LA PARTE SVIZZERA**  
 PANORAMICA DEL PLATEAU ROSA, DALL'ITALIA ALLA SVIZZERA. NELLA PAGINA A FIANCO, DALL'ALTO, RENDERING E FOTO DEL CANTIERE DELLA STAZIONE D'ARRIVO AL MATTERHORN. QUI SOTTO: ANDREA BAGNOLI, MARKUS HASLER, VALERIE PERREN E ANTON LAUBER. A SCENDERE, ALCUNE IMMAGINI DEL CANTIERE ALLA STAZIONE TROCKERER STEG; IL MONTAGGIO DEI PILONI DI SOSTEGNO DELLA TELEFERICA DI CANTIERE AL PLATEAU ROSA E LA CABINA LEITNER SYMPHONY PROGETTATA DA PININFARINA

Qui abbiamo incontrato Markus Hasler, CEO di Zermatt Bergbahnen AG, Anton Lauber, Capo della Pianificazione e Costruzione Impianti e Valerie Perren, Responsabile Comunicazione della società. La nuova cabinovia, in corso di costruzione, avrà una potenzialità di 2000 persone/ora grazie alle 25 cabine da 28 posti l'una della serie Symphony progettate da Pininfarina. Un'innovativa combinazione di design e comfort, 28 sedute anatomiche in pelle, grandi vetrate panoramiche, sistema multimediale, stabilizzazione pneumatica. La motivazione che ha portato alla decisione di realizzare questo nuovo impianto in parallelo a quello esistente (che non verrà eliminato) nasce dall'incremento della richiesta di accessi al ghiacciaio e dall'esigenza di ridurre le giornate di chiusura per il vento. Ci sono periodi dell'anno in cui si formano lunghe code per accedere all'Italia la mattina e per rientrare nel pomeriggio. Uno dei punti di forza di questo comprensorio sciistico transfrontaliero è infatti il grande flusso incrociato che, per diversi motivi, si genera tra i due versanti e la grande collaborazione che esiste tra la società impianti italiana e quella svizzera. È grazie a questa collaborazione che è possibile la realizzazione della stazione di monte. È una azienda italiana che sta eseguendo le opere edili e le carpenterie ed è dall'Italia che arrivano tutti gli approvvigionamenti, grazie ad una teleferica impiantata tra Cime Bianche e Klein Matterhorn (Piccolo Cervino) passando per Plateau Rosa. I materiali provenienti via strada dalla Svizzera vengono portati con speciali automezzi prima a Cervinia e poi, passando per una strada di servizio lungo il Ventina, sino alla base della teleferica. È per questo motivo e per le proibitive condizioni meteo che si trovano in vetta per quasi tutto l'anno che la finestra di lavoro è di pochi mesi all'anno. Il cronoprogramma è serratissimo e le condizioni di lavoro per gli operai e gli installatori sono proibitive. Ventosità e quota riducono anche la possibilità di utilizzare l'elicottero che in effetti è stato utilizzato solo in poche specifiche fasi. La stazione di partenza, grazie alla maggior facilità di accesso da Zermatt è realizzata da una ditta svizzera e il materiale viene portato direttamente dal paese con appositi automezzi. Il sistema 3S (due funi portanti e una traente) è stato impiegato proprio per garantire il miglior funzionamento in caso di vento, infatti permette grande stabilità e la possibilità di realizzare campane molto lunghe (più di 2500 m). Sarà adot-



© Matterhorn Zermatt Bergbahene



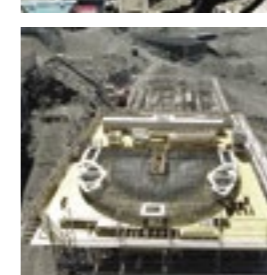
l'architetto  
**ANDREA BAGNOLI**

**N**ato 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](mailto: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.

© Matterhorn Zermatt Bergbahene



tata anche la tecnologia Direct Drive che consente di ridurre i consumi e facilita le manutenzioni. Le due stazioni della nuova cabinovia saranno a diretto contatto con strutture esistenti già dotate di tutti i servizi e le comodità, pertanto non verrà realizzato nulla di nuovo da questo punto di vista. Quella di monte sarà incastrata tra le rocce e il ghiacciaio, in gran parte a sbalzo, ne assumerà quindi il colore e la forma, con spigoli, parti vetrate e pannelli fotovoltaici impiegati per integrare la produzione di corrente elettrica. Qui saranno installati i motori per l'azionamento della telecabina e quelli di emergenza, che saranno doppi con la possibilità di essere alimentati sia elettricamente sia con combustibili liquidi per garantire sempre una doppia sicurezza integrata. Il nuovo fabbricato è agganciato con un complesso sistema di cavi metallici di ancoraggio del diametro di circa 6 cm inseriti in perforazioni profonde 18 m che entrano nella roccia e nel permafrost e sono continuamente monitorate per garantire la necessaria stabilità al variare delle temperature. La stazione di valle non presenta soluzioni costruttive particolarmente innovative e avrà una forma più semplice e lineare, con volumi ben definiti e linee tese. Ci sarà un grande impiego di cemento armato a vista, superfici vetrate e carpenterie metalliche e sarà collegata direttamente al complesso degli edifici già esistenti a Trockerer Steg. Le opere sono state iniziate nel 2015 e dovranno essere completate entro il 2018. Nei progetti per il futuro c'è poi l'ultimo anello per completare la catena. Il desiderio è quello di realizzare un collegamento funiviario diretto da Plateau al Piccolo. Sarà così possibile passare dall'Italia alla Svizzera e viceversa anche senza sci, mentre ora il collegamento è ottenuto attraverso una serie di sciovie che attraversando il Theodul Glacier permettono di risalire sino alla vetta. Molti turisti vogliono poter accedere al ghiacciaio senza sci e molti dalla Svizzera vogliono potersi recare in Italia per approfittare della nostra cucina ed ospitalità. La fattibilità di questo ultimo impianto è legata al reale completamento del progetto «Alplinks», già oggi però, nella stazione di monte si stanno predisponendo le opere per rendere possibile il futuro innesto. Un progetto grandioso, per un territorio molto vasto, due nazioni diverse, tante lingue diverse e molte singole realtà locali. Per molto tempo si sono sviluppate culturalmente ed economicamente in modo autonomo avendo però nella montagna il punto di collegamento ed ora vogliono fare di questa risorsa la base per il loro sviluppo futuro. ❄️