

A TUTELA DEL territorio

**È ENTRATA
IN FUNZIONE LA NUOVA
TELECABINA DOPPELMAYER
D-LINE DI ALBA DI CANAZEI CHE
SOSTITUISCE LA FUNIVIA BIFUNE
DEL 1975. LE PARTI IN CEMENTO
DELLE VECCHIE STAZIONI DEMOLITE
SONO STATE MACINATE E RIUTILIZZATE
PER LA NUOVA STRUTTURA.
41 CABINE DA 10 POSTI**

COME UN FILM!
ECCO LA NUOVA STAZIONE
DI MONTE CHE SI «PROIETTA»
VERSO LE DOLOMITI. SOTTO,
IN SEQUENZA, LE FASI DI COSTRUZIONE
DELLA STAZIONE DI MONTE

PRIMA FASE



SECONDA FASE



TERZA FASE



QUARTA FASE





I PILONI... AL VOLO! QUI A DESTRA, UN'IMMAGINE SCATTATA DURANTE LA DEMOLIZIONE DELLA VECCHIA STAZIONE DI MONTE. POI, DALL'ALTO, LA SOSTITUZIONE DEI PILONI IN LINEA, DALLA DEMOLIZIONE CON L'ESPLOSIVO AL MONTAGGIO DI QUELLI NUOVI. PER IL MONTAGGIO È STATO IMPIEGATO UN ELICOTTERO SVIZZERO A DOPPIO ROTORE CHE HA COSTI DI GESTIONE ALTISSIMI: QUALCOSA COME 180 EURO AL MINUTO DI VOLO PIÙ UN FISSO PER LA CHIAMATA DI 15.000 EURO. PER QUESTO MOTIVO, AL FINE DI AMMORTIZZARE I COSTI, NELLA STESSA SESSIONE DI LAVORO L'ELICOTTERO È STATO IMPIEGATO ANCHE PER ALTRI DUE LAVORI: I NUOVI PILONI DEL PIZ SETEUR E QUELLI DEL PASSO PORDOI. NELLA PAGINA A FIANCO, IL PANORAMA INNEVATO DEL PORDOI FA DA SFONDO ALLE NUOVE CABINE



La funivia del Ciampac va in pensione! Al suo posto, ad Alba di Canazei, una telecabina di nuova generazione «Doppelmayr D-Line» permetterà di godere ancor più della bellissima pista «Nera» e di accedere al comprensorio che si estende sino a Pozza di Fassa.

Nella nostra visita al cantiere abbiamo incontrato il Presidente della Società Impianti Tullio Pitscheider, il Direttore David Pisoni, il Progettista Ing. Mauro Naletto dello studio Montecno di Bolzano e il Calcolatore delle Strutture Ing. Franco Decaminada.

La finalità dell'intervento è quella di migliorare l'offerta turistica invernale da destinare agli sciatori.

La vecchia funivia bifune del 1975, con la sua portata massima (teorica) di 840 persone/ora, aveva ormai saturato le sue capacità operative sia per il crescente numero di frequentatori dell'area Ciampac-Bufferaure sia per l'aumento dello scambio di sciatori provenienti e diretti al Sellaronda attraverso la nuova «funifor» Col dei Rossi, che si trova a pochi passi. Niente più code con il nuovo impianto. La nuova cabinovia a 10 posti avrà una portata oraria iniziale di 2000 p/h (aumentabile sino a 2400 p/h) ottenuta con 41 cabine che potranno viaggiare alla velocità di 6 m/sec (circa 21 km/h).

La fruibilità del comprensorio sarà ulteriormente migliorata dalla riorganizzazione funzionale delle seggiovie a monte. Il progetto prevede la parziale demolizione e ricostruzione delle stazioni di valle e di monte e la sostituzione di tutti i vecchi supporti in linea in cemento armato con nuovi piloni in acciaio.

La posizione della linea rimarrà la medesima per ridurre l'impatto sulle aree boscate esistenti. È stata posta grande cura nella mitigazione dell'impatto ambientale dell'intervento. Citando le parole del Presidente Pitscheider, che ha detto «Il territorio è il nostro lavoro», ogni operazione è stata compiuta con il massimo rispetto del contesto paesaggistico.

Tutti i vecchi piloni in cemento armato sono stati demoliti completamente (utilizzando anche dell'esplosivo) e tutti i detriti rimossi rinaturalizzando le aree liberate per favorire il ripristino delle condizioni del terreno.

Tutte le parti in cemento armato delle vecchie stazioni demolite sono state macinate in loco per riutilizzare il frantumato nella nuova costruzione separando il ferro dai conglomerati. Per evitare sostegni lungo la pista sono state allungate le campate, la più lunga supera i 450 metri, un vero record per impianti monofune portante con un totale di 12 piloni.

A valle e a monte verranno mantenute la parte degli edifici esistenti in cui sono collocati gli spazi di servizio e realizza-

te ex novo le parti direttamente connesse al funzionamento della telecabina con particolare attenzione alla facilità di accesso e connessione per gli utenti.

In particolare a valle rimarrà il blocco contenente uffici, biglietteria e alcune abitazioni per i dipendenti mentre la parte direttamente connessa all'impianto è stata completamente demolita per far spazio a quello nuovo.

Il design del nuovo edificio è lineare con volumi semplici e ben definiti che entrano nel paesaggio. I colori sono stati scelti per armonizzarsi con l'ambiente circostante. La forma è prismatica con grandi elementi metallici inclinati e molte parti vetrate che richiamano le strutture della vicina stazione di valle di «Doleda».

Le quote del piano di imbarco e la forma degli elementi di sostegno della linea all'uscita dalla stazione sono dovute alla necessità di garantire una notevole altezza libera sotto le cabine per la presenza del parcheggio e della viabilità esistente. Anche la stazione di monte è in parte nuova. La zona con bar, ristorante e servizi è stata mantenuta, mentre la porzione con gli impianti tecnici è stata completamente rifatta. L'edificio ha linee definite e geometrie protese nel vuoto. Spicca in particolare il volume a sbalzo del vano in cui vengono stivate le cabine a riposo. Tutti i locali tecnici, i motori e i meccanismi per la movimentazione delle cabine sono



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.



allocati nella stazione di monte, soluzione che permette di ottimizzare il funzionamento con consumi di energia sensibilmente minori.

Una menzione speciale va alle cabine scelte, infatti è la prima volta che la tecnologia D-Line di Doppelmayr viene impiegata in Italia: cabine a 10 posti più ampie, con sedili rivestiti in tessuto tecnico, che si distinguono per la silenziosità di funzionamento e per la facilità di manutenzione. Il progetto per questo nuovo impianto ha preso il via nel 2015, mentre i lavori sono iniziati nella primavera del 2017 e saranno finiti entro dicembre di quest'anno con una spesa complessiva di circa 13 milioni di euro interamente finanziati dalle società che gestiscono l'impianto e l'area sciistica. Sarà sicuramente un piacere godere di questo nuovo impianto per concedersi più di una discesa sulla entusiasmante pista del Ciampac e sarà eliminato un collo di bottiglia che riduceva sensibilmente la fruibilità dei comprensori collegati. ❄️

DOPPELMAYR D-LINE

A SINISTRA, LE NUOVE CABINE D-LINE DI DOPPELMAYR MENTRE VENGONO PORTATE ALLA STAZIONE DI MONTE. QUI A LATO, L'INTERNO DELLE CABINE E L'EDIFICIO A SBALZO PER IL LORO RICOVERO SOTTO, DA SINISTRA: IL PRESIDENTE TULLIO PITSCHIEDER, IL DIRETTORE DAVID PISONI E ANDREA BAGNOLI



**CARTA D'IDENTITÀ
NUOVA CABINOVIA
DEL CIAMPAC**

- * ANNO DI FABBRICAZIONE 2017
- * QUOTA STAZIONE DI VALLE m. 1.495
- * QUOTA STAZIONE DI MONTE m. 2.149
- * UBICAZIONE STAZIONE MOTTRICE A monte
- * DISLIVELLO m. 654
- * PORTATA ORARIA 2000 (potenziata per 2.400 persone/ora)
- * VELOCITÀ AVANZAMENTO MASSIMA 6 m/s
- * TIPOLOGIA IMPIANTO cabinovia ammorsamento automatico monofune
- * CAPIENZA CABINE 10 persone tipo D-Line
- * PRINCIPALI MATERIALI IMPIEGATI Acciaio, vetro e cemento armato
- * PROGETTISTA ARCHITETTONICO Ing. Mauro Nalletto dello studio Montecno (BZ)
- * PROGETTISTA STRUTTURE Ing. Franco De Caminato dello Studio Tecnico Decaminada (TN)
- * DITTA REALIZZATRICE IMPIANTO A FUNE Doppelmayr - Garaventa
- * DITTA REALIZZATRICE OPERE IN CEMENTO ARMATO DI VALLE Costruzioni Mazzel srl - Vigo di Fassa
- * DITTA REALIZZATRICE OPERE IN CEMENTO ARMATO DI MONTE E LINEA Zelger Albert S.r.l. - Ega/Nova Ponente (BZ)
- * DITTA REALIZZATRICE CARPENTERIE METALLICHE Stahlbau Pichler S.r.l. - Bolzano (BZ)
- * DITTA REALIZZATRICE OPERE EDILIZIE STAZIONE DI VALLE Costruzioni Mazzel S.r.l. - Vigo di Fassa (TN)
- * DITTA REALIZZATRICE OPERE EDILIZIE STAZIONE DI MONTE E LINEA: Zelger Albert S.r.l. - Ega/Nova Ponente (BZ)
- * COSTO REALIZZAZIONE: circa 13 milioni di Euro

LA BENEDIZIONE!
LA PRIMA NEVICATA DI STAGIONE HA COINCISO CON LE ULTIME FASI DI MONTAGGIO DELLA STAZIONE DI MONTE

