

a cura dell'Architetto Andrea Bagnoli

foto di Eleonora Grassi e Perathoner Architects e Società Impianti Piz Sella

# L'OGGETTO DEL DESIDERIO

## Piz Sella

ECCO UN PERFETTO ESEMPIO DI COME LA TECNOLOGIA, PER ASSolverE ALLE ESIGENZE DI COMFORT E SICUREZZA, SAPPia INGLOBARSI ALLA PERFEZIONE CON L'AMBIENTE, SENZA FERIRLO O DETURPARLO. IL NUOVO IMPIANTO, A MOBILITÀ SOSTENIBILE, IN COMBINAZIONE CON LA SEGGIOVIA A 8 POSTI DELLO SCORSO INVERNO, RIDISEGNA IL COSIDDETTO NODO DELLA «CITTÀ DEI SASSI»



ELABORATI GRAFICI DI PROGETTO E SPETTACOLARE AMBIENTAZIONE NOTTURNA DELLA STAZIONE DI PARTENZA AL COSPETTO DEL SASSO LUNGO. DALLA PLANIMETRIA È EVIDENTE LA FORMA «A PERA» DEL PERCORSO DI IMBARCO

SHOW BY NIGHT

**L**a nuova cabinovia Piz Seteur sostituisce la vecchia omonima seggiovia scoperta ad aggancio automatico a 4 posti modificandone il percorso.

L'impianto nasce sia per migliorare l'offerta per gli sciatori, sia per contribuire a creare un nuovo concetto di mobilità sostenibile per la zona del Passo Sella e del Sasso Lungo. L'obiettivo principale, infatti, è avere un percorso che permetta un uso più agevole, grazie alla stazione intermedia, come servizio alternativo alla mobilità su ruota, ovviando anche alla chiusura periodica del passo.

Tra i cardini progettuali, infatti, come ci racconta Igor Marzola, Consigliere Delegato della società impianti, c'è l'accessibilità al servizio per tutti i potenziali fruitori, quindi anche disabili, ciclisti ed escursionisti nel periodo estivo.

Molto del progetto ruota intorno a questi temi, dalla scelta delle cabine - le Symphony di Leitner - alla forma e dimensioni della piattaforma di ingresso, detta «a pera», studiata per allungare il tempo per imbarco e sbarco rendendo più agevoli le operazioni.

Le cabine Symphony progettate da Pininfarina sono state scelte in configurazione da 10 posti per le eccellenti qualità di comfort e accessibilità che offrono. Hanno infatti sedili riscaldati con sedute più ampie, maggiore spazio interno, porte con apertura più larga grazie all'adozione di un meccanismo scorrevole delle ante e la possibilità di ribaltare una delle due panche aumentando ulteriormente lo spazio libero interno. Il sistema di riscaldamento funziona grazie ad un contatto sul pattino nella stazione di base. Durante il periodo di transito lungo il binario una resistenza presente nei sedili si carica e scalda le sedute mantenendo la temperatura per una parte della salita.

Il percorso della piattaforma di ingresso ha una particolare configurazione asimmetrica, che ricorda appunto una pera, con una curva più ampia, per garantire una salita più comoda. In questo modo è possibile l'accesso lungo tutta la curva con un aumento dei tempi di imbarco sino ad oltre 60" e la possibilità di avere più cabine per lato aperte contemporaneamente (sino a 7). Sarà anche possibile, in caso di necessità, dividere gli imbarchi su diverse linee lungo un percorso il cui piano è perfettamente a livello delle cabine e privo di vuoti a tutto vantaggio della accessibilità.

L'impianto è a monofune con aggancio automatico, 80 cabine stivate nella stazione intermedia e garantisce una portata oraria massima tra le 3400 e le 3600 persone/ora. Per economia di esercizio tutti i motori, del tipo «Direct Drive», e i meccanismi di azionamento e controllo saranno collocati nella stazione intermedia, ottimizzando lo sfruttamento degli spazi e della forza motrice per il tronco a valle che è il più lungo. I due tronchi sono disaccoppiati, cioè, all'occorrenza,



**I CANTIERI IN QUESTA PAGINA, DALL'ALTO, ALCUNE FASI DI CANTIERE DELLA STAZIONE INTERMEDIA. NELLA PAGINA ACCANTO, NELLE TRE IMMAGINI IN ALTO, IL POSIZIONAMENTO DEI PILONI IN LINEA CHE È STATO EFFETTUATO CON LO STESSO ELICOTTERO BIROTORE IMPIEGATO, PER MOTIVI DI COSTI. NEGLI STESSI GIORNI PER ALTRI DUE IMPIANTI (QUI A DESTRA). IN BASSO, SEMPRE NELLA PAGINA ACCANTO, FASI DI CANTIERE DELLA REALIZZAZIONE DELLA STAZIONE DI VALLE DA CUI SI DISTINGUONO BENE LE PORZIONI IN LEGNO DA QUELLE IN CEMENTO ARMATO**



possono funzionare in modo autonomo.

Il nuovo impianto, in combinazione con la seggiovia 8 posti Gran Paradiso, che già lo scorso anno aveva sostituito il vecchio skilift con un percorso più lungo, va a ridisegnare il nodo della cosiddetta «Città dei sassi» agevolando il passaggio in uno dei tratti più suggestivi, ma anche più impegnativi del Sellaronda in direzione verde (antioraria).

Particolare cura è stata riservata all'inserimento ambientale dei nuovi fabbricati. La stazione di valle è stata progettata da un noto studio di architettura locale, Perathoner Architects, che ha già firmato diversi altri edifici simbolo nella valle. Il fabbricato è certamente di grandi dimensioni, in quanto in-

globa al suo interno anche tutti i meccanismi tecnologici, ma riesce ad armonizzarsi con il contesto.

L'edificio è basato su geometrie semplici con volumi ben definiti, spigolosi persino, e due elementi materici fondamentali: il cemento del basamento e il legno della parte sommitale. I due materiali denotano anche le funzioni tecniche ospitate. La parte in cemento armato e vetro è quella destinata a contenere le parti tecnologiche dell'impianto e gli spazi a diretto servizio degli utenti, come i servizi, le casse, lo spazio destinato alla stazione di pronto soccorso e i volumi tecnici. La porzione in legno, con strutture prefabbricate e rivestimento in doghe di colore marrone-verde scuro, ospita gli spazi de-

## CARTA D'IDENTITÀ NUOVA CABINOVIA PIZ SETEUR

- \* ANNO DI FABBRICAZIONE 2017
- \* QUOTA STAZIONE DI VALLE m. 1.788,55
- \* QUOTA STAZIONE INTERMEDIA m. 1977,70
- \* QUOTA STAZIONE DI MONTE m. 2.101,50
- \* UBICAZIONE STAZIONE MOTTRICE Intermedia di tutti e due i tronchi
- \* LUNGHEZZA TRATTA A VALLE m. 971,17
- \* LUNGHEZZA TRATTA A MONTE m. 507,31
- \* DISLIVELLO TRATTA A VALLE m. 209,15
- \* DISLIVELLO TRATTA A MONTE m. 107,30
- \* PORTATA ORARIA 3.600 persone/ora
- \* VELOCITÀ AVANZAMENTO MASSIMA 6,0 m/s
- \* TIPOLOGIA IMPIANTO cabinovia
- \* CAPIENZA CABINE 10
- \* PRINCIPALI MATERIALI IMPIEGATI Cemento armato, legno, acciaio e vetroresina
- \* PROGETTISTA ARCHITETTONICO Arch. Rudi Perathoner di Perathoner Architects
- \* PROGETTISTA STRUTTURE Ing. Naletto
- \* DITTA REALIZZATRICE IMPIANTO A FUNE Leitner
- \* DITTA REALIZZATRICE OPERE IN CEMENTO ARMATO Cave di Sarè, Colfosco
- \* DITTA REALIZZATRICE CARPENTERIE METALLICHE Leitner
- \* DITTA REALIZZATRICE OPERE EDILIZIE Rabensteiner Villandro
- \* COSTO REALIZZAZIONE 20 milioni di euro





## PIZ SETEUR

stinati ai dipendenti della società impianti, la foresteria, le camere e gli spazi comuni.

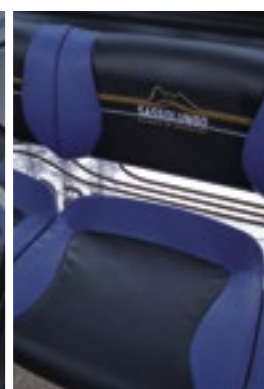
La forma dell'edificio ruota intorno al grande sbalzo che copre l'accesso ai tornelli, che è l'elemento percettivo caratterizzante, una sorta di prora che fornisce allo sciatore che arriva dalla pista la direzione chiara di dove andare, un invito all'accesso all'impianto.

La stazione intermedia è molto più semplice. Gli impianti tecnologici sono realizzati utilizzando moduli Leitner progettati da Pininfarina, mentre il ricovero delle cabine e gli impianti sono contenuti in un volume molto elementare e basso, nascosto dagli alberi e caratterizzato da una copertura verde, in estate, e da muri con intonaco strollato in un colore grigio che vuole ricordare la roccia circostante.

Per la stazione di monte è stato impiegato un modulo molto leggero e trasparente di Leitner per ridurre il più possibile l'impatto visivo. Ciò è stato possibile in quanto tutti i motori e i meccanismi di azionamento sono collocati nella stazione intermedia. Nell'insieme l'intervento è certamente un altro ottimo esempio di come sia possibile combinare la necessità di risolvere esigenze tecniche e di impiego con manufatti, anche di grandi dimensioni, in grado di non ferire il territorio in cui sono collocati.

Nel contempo è un tentativo di offrire un'alternativa all'impiego dell'auto come unico mezzo di trasporto per fruire delle bellezze offerte da queste meravigliose montagne.

Il tutto realizzato in tempi da record e con finanziamenti interamente privati. La concessione è stata rilasciata il 10 aprile 2017, i lavori sono iniziati a metà maggio e sono stati completati ai primi di dicembre 2017, in tempo per l'apertura stagionale programmata nel ponte dell'Immacolata! Perfetto! Da provare.



### 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](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.

### LUCE DEI MIEI OCCHI!

NELLA PAGINA ACCANTO, IN ALTO, DUE SPETTACOLARI IMMAGINI DELLA STAZIONE DI VALLE. APPENA SOTTO, LA CABINA SYMPHONY DI LEITNER CON IL PARTICOLARE DELL'INTERNO E DELLE SEDUTE RISCALDATE. NELLA FOTO PIÙ A DESTRA, IL NOSTRO ANDREA BAGNOLI CON IGOR MARZOLA. IN QUESTA PAGINA, IN ALTO, LA STAZIONE DI VALLE CON LA SUA PRORA IN LEGNO CHE SI STAGLIA SUL SASSO LUNGO E SOTTO SUL SELLA

