

ARCHITETTURA & AMBIENTE **PISTA CIR**

a cura dell'Architetto Andrea Bagnoli

foto di Eleonora Grassi, Werner Dejori e Dantercepies spa

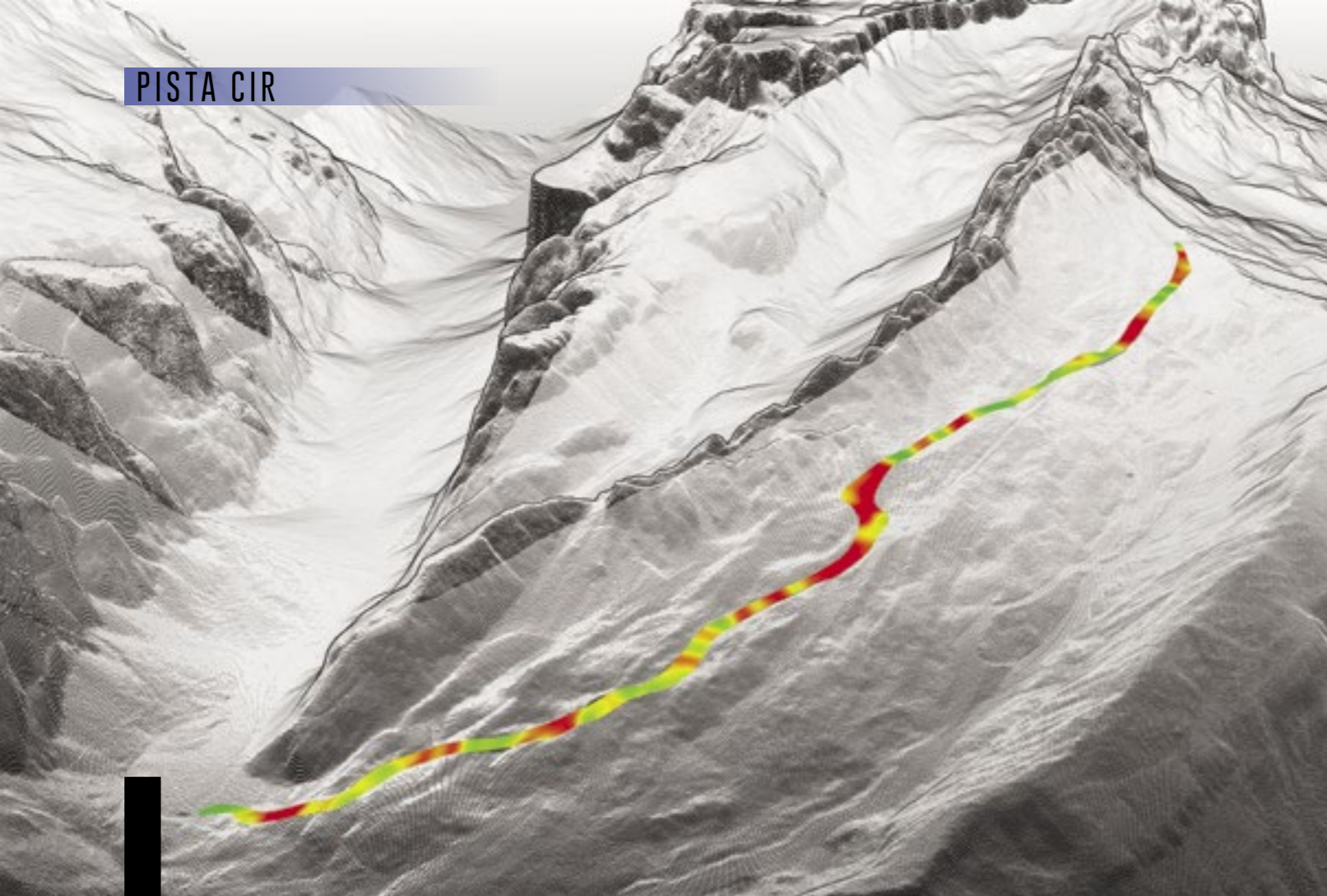


Una pista Mondiale!

**IDEATA DA OTTO
GLUECK E ERICH DEMETZ PER
OSPITARE LA DISCESA FEMMINILE
DEI MONDIALI DEL 1970 IN VAL GARDENA,
LA «CIR» È STATA RECENTEMENTE
RISTRUTTURATA E ADATTATA AL NUOVO
DISEGNO DEL TERRENO, DOPO LA FRANA DEL
2013 CHE COSTRINSE A VARIARNE
IL PERCORSO. OGGI È UN VERO SPETTACOLO
GRAZIE AGLI IMPORTANTI INTERVENTI
REALIZZATI A COMPLETA TUTELA
DELL'AMBIENTE**

**DA LEVARE IL FIATO
DAL PRIMO MURO DELLA PISTA CIR PER TUFFARSI VERSO SELVA AL COSPETTO DEL SASSO LUNGO**

PISTA CIR



La mitica pista Cir, detta «La Femminile» in quanto nata per ospitare le gare di velocità femminili nell'edizione dei Campionati Mondiali del 1970, durante la scorsa estate è stata ridisegnata in alcuni punti.

La motivazione contingente, che ha dato il via all'intervento, è stata la necessità di rimodellare una parte di pista interessata da una frana nel 2013. La frana, caduta nella zona superiore della pista, modificò alcuni passaggi rendendoli più stretti e discontinui. Vennero immediatamente effettuati i lavori di messa in sicurezza dei terreni con tecniche di ingegneria naturalistica e terre armate (una tecnica che permette il consolidamento di fronti ad elevata pendenza costipando la terra direttamente scavata in loco in rinforzi di rete metallica), ma alcuni passaggi avevano perso le peculiarità originarie. L'occasione è stata presa al balzo per effettuare altre migliorie al tracciato, adattarlo alla moderna attrezzatura e renderlo, in alcuni punti, anche più adrenalinico, aumentando persino alcune pendenze. Siamo in Val Gardena e si punta ad offrire sempre il meglio.

Il tracciato, una nera entusiasmante senza mai essere eccessiva, parte dal Monte Cir al Passo Gardena, dall'arrivo della cabinovia Dantercepies e scende sino all'imbocco della Valunga a Selva Gardena in prossimità del Centro di addestramento Alpino dei Carabinieri. Si sviluppa con una successione di cambi di pendenza con zone più ripide e verso la metà è caratterizzata da una «S» in cui si raggiungono pendenze davvero vertiginose. Da quel punto la pista entra nel bosco e con variazioni di pendenza e di linea arriva sino ad un bivio,

©Werner Dejori



PISTA CIR CARTA D'IDENTITÀ

- * LUNGHEZZA: 2,7 km
- * DISLIVELLO: 680 m
- * LARGHEZZA MEDIA :34 m
- * QUOTA PARTENZA: 2290 m
- * QUOTA ARRIVO: 1610 m
- * PENDENZA MEDIA: 25,2%
- * PENDENZA MINIMA: 1,5%
- * PENDENZA MASSIMA: 56%
- * SCAVI E MOVIMENTI TERRA:
Ditta Sevis di Moena
- * POSA TUBATURE: Dantercepies spa
- * COSTO COMPLESSIVO: 900.000 Euro

LE SIMULAZIONI

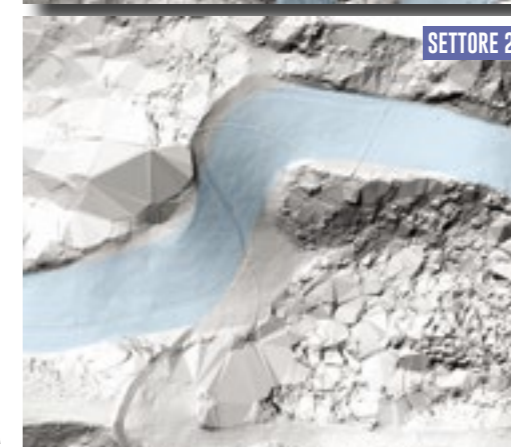
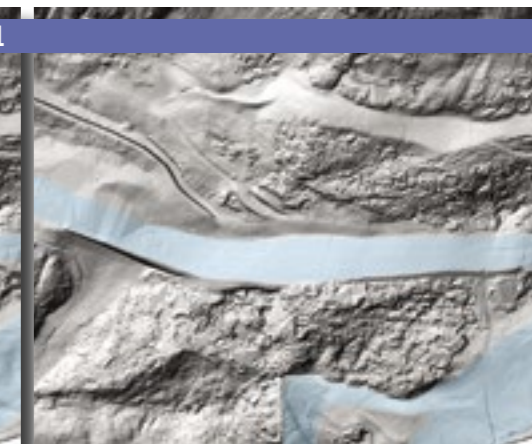
NELLA PAGINA A FIANCO, IN ALTO: SIMULAZIONE GRAFICA DEL PERCORSO DELLA PISTA SU UN DTM (MODELLO DIGITALIZZATO PLANIALTIMETRICO DEL TERRENO RIFERITO ALLE COORDINATE GPS) CON EVIDENZIATE LE PENDENZE: ROSSO INTENSO PER LE PARTI PIÙ RIPIDE, VERDE LE MENO PENDENTI. SOTTO: VISIONE D'INSIEME DELLA PISTA. IN QUESTA PAGINA, A DESTRA: ELABORATI GRAFICI REALIZZATI SULLA BASE DEL DTM (TERRENO DIGITALE) CHE EVIDENZIANO LO SVILUPPO PLANIMETRICO DELLA PISTA, NELLA COLONNA DI SINISTRA È RAFFIGURATO LO STATO PRIMA DI ESEGUIRE I LAVORI MENTRE A DESTRA LO STATO DI PROGETTO. NELL'IMMAGINE SOTTO: L'INTERA PISTA CON EVIDENZIATI I SETTORI DI INTERVENTO. NEL SETTORE 1 SONO EVIDENTI L'ALLARGAMENTO E LA RIMODELLAZIONE DELLE PENDENZE DEL TERRENO E L'ESECUZIONE DEI CONTRAFFORTI CON LE TERRE ARMATE

COM'ERA

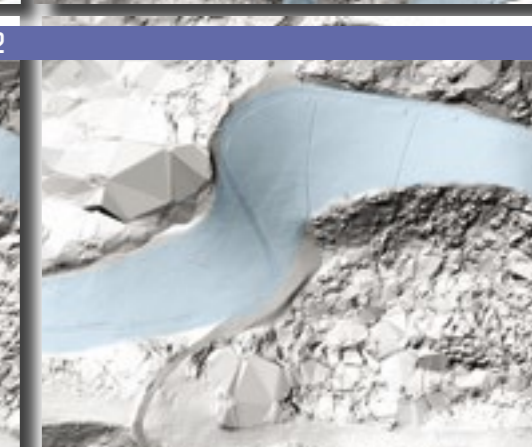


SETTORE 1

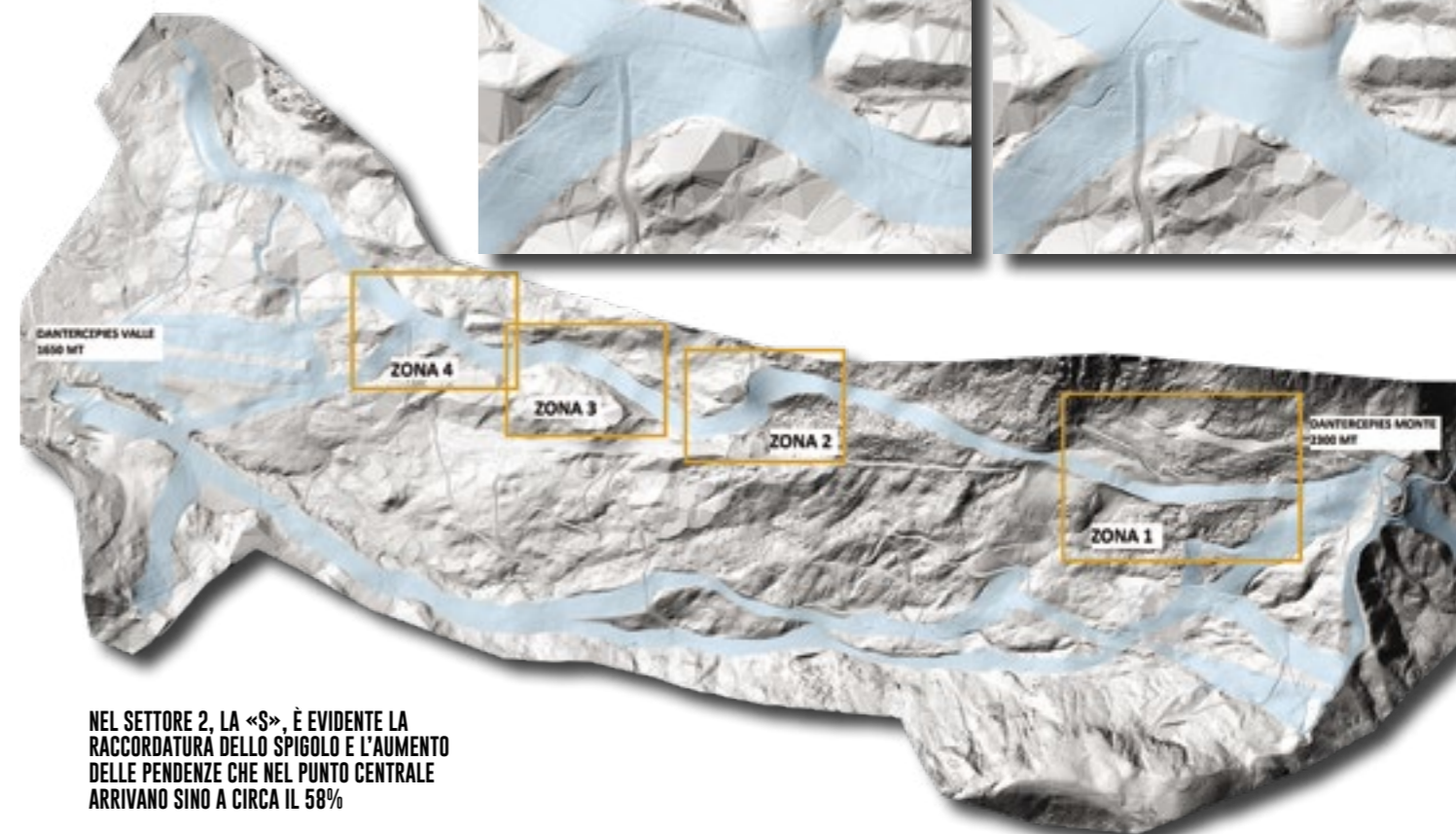
COM'È



SETTORE 2



SETTORE 4



NEL SETTORE 2, LA «S» È EVIDENTE LA RACCORDATURA DELLO SPIGOLO E L'AUMENTO DELLE PENDENZE CHE NEL PUNTO CENTRALE ARRIVANO SINO A CIRCA IL 58%

PISTA CIR

MOVIMENTI DI TERRA
QUI A SINISTRA, GLI SCAVI PER LE NUOVE TUBATURE DELL'INNEVAMENTO PROGRAMMATO. NELL'IMMAGINE SOTTO, LAVORI DI RIMODELLAZIONE DEI TRATTI NEL BOSCO, E IN BASSO MOVIMENTI DI TERRA E OPERE DI CONTENIMENTO DEL TERRENO IN CORRISPONDENZA DELLA «S»

I MOVIMENTI TERRA SONO STATI ESEGUITI CON IL SUPPORTO DI STRUMENTI DI MISURA LASER GEORIFERITI PER RISPETTARE IL PIÙ POSSIBILE QUANTO DEFINITO IN FASE DI PROGETTO

NELLA PAGINA A FIANCO, GLI SCATTI DI ALCUNI DEI PUNTI PIÙ SIGNIFICATIVI DELLA PISTA CIR, CON IL TIPICO ANDAMENTO VARIATO CHE LA CARATTERIZZA. IL PERCORSO È LUNGO 2,7 KM CON UN DISLIVELLO DI 680 METRI E UNA LARGHEZZA MEDIA DI 34 METRI. LA PENDENZA MASSIMA TOCCA IL 56%, QUELLA MEDIA IL 25,2%. IL COSTO DI RIMODERNAMENTO DELLA PISTA È STATO DI 900 MILA EURO

a destra si scende sino alla fine della pista da cui parte la seggiovia Val, a sinistra ci si ricongiunge con la Dantercepies e con i percorsi del Sellaronda. La pista è esposta ad ovest, ha sempre una ottima luce senza avere un soleggiamento diretto e questo consente una ottima qualità della neve.

Mentre scendiamo, Giovanni Pasti, Direttore della società che gestisce la pista, ci mostra i cambiamenti. Nella parte alta, quella modificata dalla frana, sono stati fatti degli allargamenti per eliminare alcuni punti in cui la sezione si era ridotta a circa 18 - 20 m. In questo modo la larghezza è stata portata in tutto il percorso a circa 40 m. Nel contempo sono state rimodellate le pendenze per enfatizzare i cambi di ritmo che la hanno connotata nel tempo. La larghezza costante permette una sciabilità e una tenuta del fondo migliori fino a fine giornata, evitando che il passaggio degli sciatori in punti obbligati porti alla formazione di fastidiosi cumuli. Giunti alla «S» vediamo come i cambi di direzione siano stati resi meno spigolosi, nel contempo nelle porzioni esterne della pista sono aumentate le pendenze creando un vero e proprio muro che sarà pane per i denti dei più esperti. Giù nel bosco gli interventi sono stati più limitati e tesi principalmente alla sicurezza, per poi arrivare al bivio che è stato rimodellato per invitare gli sciatori a proseguire sulla destra lungo il tracciato che era stato della libera mondiale del '70 sino all'arrivo.

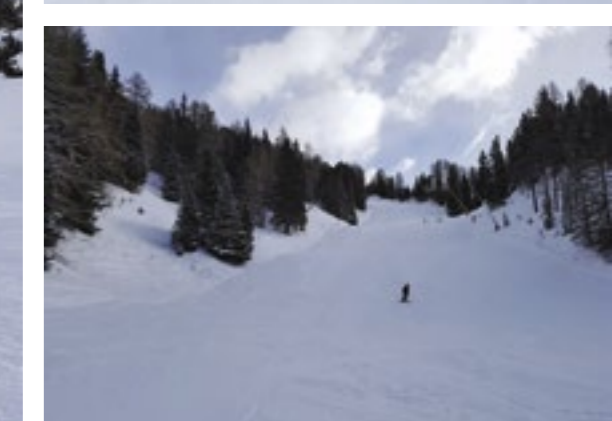
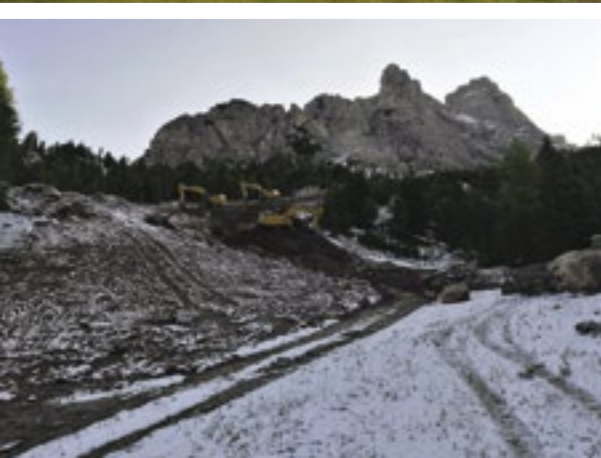
I lavori di movimento terra hanno riguardato una lunghezza della pista pari a circa 1200 metri, ed hanno interessato le parti più strette. Non è stato facile ottenere l'allargamento dai 20 metri ai circa 36 data la conformazione del terreno ed il desiderio della società di non stravolgere la naturalità di questa zona dolomitica.



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.



L'intervento più consistente è stata la costruzione della terra armata nella parte superiore con un'altezza massima di 7 metri per una lunghezza di 60 metri. Tutti i lavori sono stati svolti tra agosto e novembre 2017. La pista è stata aperta per il ponte dell'Immacolata ai primi di dicembre.

Gli interventi sulla pista sono stati accompagnati dal potenziamento del sistema di innevamento programmato, sono state sostituite le tubature idrauliche ed elettriche e sono stati posizionati nuovi cannoni per migliorare la qualità della neve prodotta. Il sistema a giraffe è stato implementato posizionando nuovi generatori a ventola che danno la possibilità di fare neve meglio cristallizzata e meno bagnata anche con temperature prossime al limite di produzione (3° - 4° sotto zero). In questo modo è stata anche aumentata la potenza istantanea di innevamento.

Il costo complessivo delle opere è stato di circa 900.000 euro. I nuovi lavori hanno saputo valorizzare un tracciato storico entrato nell'immaginario collettivo senza snaturare l'essenza del percorso e con grande rispetto dell'ambiente dolomitico. Non è stato necessario abbattere alberi in quanto i movimenti terra sono stati effettuati tutti su parti rocciose, inoltre l'impiego diffuso di tecniche di ingegneria naturalistica ha permesso di consolidare fronti che con il tempo erano diventati instabili. Davvero notevole è poi la cura che gli uomini del controllo e manutenzione piste, supervisionati direttamente da Giovanni, mettono ogni notte per avere un fondo ogni giorno perfetto.



I MONDIALI DEL '70

A DESTRA
GIOVANNI PASTI, DIRETTORE
DELLA SOCIETÀ CHE
GESTISCE LA PISTA, ASSIEME
ALL'ARCHITETTO ANDREA
BAGNOLI



IN QUESTE DUE IMMAGINI,
FOTO STORICHE DELLA
PARTENZA DELLA GARA DEL
CAMPIONATO DEL MONDO DEL
1970 E DI UN'ATLETA LUNGO
IL PERCORSO. LA PISTA
OSPITÒ LA DISCESA LIBERA
FEMMINILE DISEGNATA DA
ERICH DEMETZ ASSIEME A
OTTO GLUECK, SLALOMISTA DI
QUEI TEMPI. ERICH DEMETZ,
PADRE DELLE GARE DI SCI
IN GARDENA, È STATO PER
QUASI 30 ANNI PRESIDENTE
DEL COMITATO DI COPPA DEL
MONDO FIS, PRENDENDONE
L'EREDITÀ DA SERGE LANG,
COLUI CHE INVENNÒ NEL '67
LA SFERA DI CRISTALLO.
NELLA FOTO A SINISTRA,
LA VISTA DELLA PARTE ALTA
DEL PERCORSO



Erich Demetz

La pista Cir nacque
Lex novo per ospitare
le gare di discesa libera
femminile dei mondiali
1970 e venne definita
allora dai delegati FIS e
dagli allenatori nazionali
come la pista ideale di
discesa libera femminile,
con le sue variazioni di ritmo,
cambi di pendenza, salti e curvoni
tecnici e una larghezza di circa 30 m. Direttore di lavori e ideatore
del tracciato con Erich Demetz, direttore di gara e vice presidente dei
Mondiali, fu Otto Glueck, che negli anni '50 era stato un campione
di Slalom (partito come apripista in occasione delle Olimpiadi di
Cortina del '56 aveva fatto il 3° tempo di gara).

La pista, costruita a tavolino per essere molto razionale, seguiva la
morfologia della montagna sino a giungere in uno schuss di arrivo
adatto per creare un vero e proprio stadio. In quella posizione prima
di allora vi era l'area di atterraggio di un trampolino per il salto che
era stato impiegato per l'ultima volta nel 1947-48 per poi essere
rimosso. Una pista di libera pensata allora per essere «una riga
dritta da cima a fondo», le sole curve erano quelle date dalle asperità
naturali, ora ci sono fino a 30 cambi di direzione in una gara. Dopo
i mondiali la pista non ospitò più gare di interesse internazionale.

