

MANCAVA SOLO QUESTA NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO  
AD AGGANCIAMENTO AUTOMATICO PER PERFEZIONARE IL COLLEGAMENTO  
NEL MONTEROSA SKI TRA PIEMONTE E VALLE D'AOSTA, ALLEGGERENDO IL CARICO  
DELLA FUNIFOR. E TUTTO SOTTO STRETTISSIMI VINCOLI AMBIENTALI

di Andrea Bagnoli  
Eleonora Grassi

# L'ANELLO C'È MA NON SI VEDE



...Senza respiro ammirando lo spettacolo dal Passo dei Salati



## ARCHITETTURA

### Nuova Seggiovia Cimalegna - Passo dei Salati

→ La stazione di arrivo quasi tutta sotto terra

↳ Vista della nuova seggiovia affiancata alla Funifor al Passo Salati (pagina a fianco)

↓ Fasi del cantiere a monte

**T**anta attenzione all'ambiente e tanto lavoro per questo nuovo impianto di cui, a opera ultimata, non si vede quasi nulla!!!

Questa è stata la scelta e insieme la necessità per chiudere l'anello mancante del sistema di Alagna Monterosa Ski in un ambiente molto delicato dal punto di vista naturalistico, tutelato dal protocollo «Natura 2000» e dal Piano Paesistico Regionale del Piemonte.

La stazione di monte è stata infatti collocata all'interno della fascia di rispetto del crinale che funge da spartiacque tra Piemonte e Valle D'Aosta, su un pianoro glaciale di forma triangolare caratterizzato dalla presenza di un ecosistema unico e molto delicato.

È sottolineando questi aspetti che Andrea Colla, Direttore Amministrativo e Claudio Francione, Direttore Tecnico di Monterosa 2000 s.p.a., iniziano a raccontarci il lungo percorso che ha permesso di ottenere questo risultato.

La nuova seggiovia quadriposto ad agganciamento automatico con cupola trasparente completata nel 2017 ha infatti richiesto una lunga fase di progettazione integrata, iniziata nel febbraio 2007 e passata nel 2011 attraverso una specifica procedura di VAS (Valutazione Ambientale Strategica).



Tutto il processo è stato frutto di un Protocollo di Intesa tra le due regioni che, grazie a un Accordo di Programma, la collaborazione con l'Ente di Gestione delle Aree Protette della Valle Sesia e con l'Università di Torino, ha permesso di affinare tutte le valutazioni e i monitoraggi ambientali necessari a definire le procedure per la realizzazione delle opere.

Per fare solo un esempio delle cautele messe in atto, l'area rappresenta un habitat specifico per particolari essenze vegetali che sono state mappate in modo sistematico. Alla mappatura, effettuata attraverso studi a terra e ricognizioni aeree, è seguita la localizzazione, il campionamento e la perimetrazione degli ambiti. La posizione delle stazioni e dei piloni della nuova linea è stata quindi definita in modo da ridur-



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.

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. Un lavoro 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



## ARCHITETTURA

### Nuova Seggiovvia Cimalegna - Passo dei Salati

re le potenziali interferenze con questi microsistemi.

Laddove non è stato possibile agire in altro modo, gli strati sensibili di terreno sono stati rimossi e conservati in ambiente appositamente per essere poi riposti nella loro posizione originaria a chiusura dei lavori secondo uno specifico «Piano di Recupero Ambientale».

Un impegno enorme, certamente, ma il nuovo impianto garantisce due funzioni importanti: ridurre il carico sulla «Funifor» che da Pianalunga sale a Passo Salati aumentando la portata complessiva, e completare il collegamento con la partenza della «Funifor» che dai Salati sale a Punta Indren.

La portata complessiva aumenta combinando il funzionamento della «Funifor» con la seggiovvia.

Negli orari di massimo affollamento la funivia funzionerà con andamento va e vieni tra le sole stazioni di Pianalunga e Cimalegna, l'accesso alla vetta avverrà così solo con la seggiovvia.

In questo modo si dimezzerà il tempo di percorrenza delle tratte funiviarie aumentando la portata oraria sfruttando le grandi capacità di portata del nuovo impianto.

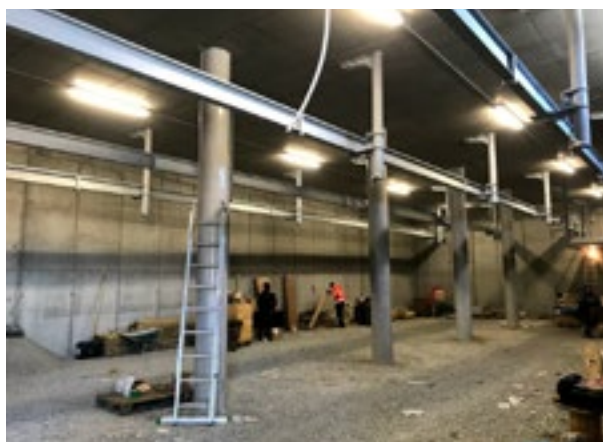
La fase di costruzione è stata molto più breve di quella di progetto. L'opera più ingente è stato lo sbancamento del culmine della montagna per creare lo spazio per interrare tutti i volumi funzionali della seggiovvia. I motori, i magazzini per le sedute e gli altri locali di servizio si trovano infatti a monte. Completati gli scavi sono state eseguite tutte le opere strutturali, che sono in massima parte in cemento armato e quindi tutto è stato richiuso sotto la cima della montagna che è stata ricreata. In effetti fuori terra sono rimasti solo i cinematismi per l'azionamento delle due stazioni e i piloni di linea.

La facciata a vista della stazione di monte è stata poi mimetizzata con rivestimenti in legno e pietra, utilizzando la stessa impostazione già impiegata per la stazione di arrivo della cabinovia che sale a Pianalunga dal paese.

Tutto il materiale impiegato è stato portato in vetta, quasi 3000 metri di quota, con mezzi di cantiere che si sono inerpicati attraverso una strada di servizio che parte dalla frazione Piane, appena sopra il paese.

Insomma, a opera finita, ci si chiede quasi dove sia l'impianto. ❄️

→ Fasi di costruzione della stazione di monte sino a ricostruire la cima del crinale



## SCHEDA TECNICA Seggiovvia Cimalegna

SOCIETÀ IMPIANTI Monterosa  
2000 s.p.a.;

ANNO DI REALIZZAZIONE  
2017;

QUOTA STAZIONE DI  
PARTENZA 2654 m;  
QUOTA STAZIONE DI ARRIVO  
3030 m;

DISLIVELLO 376 m;  
PORTATA ORARIA IMPIANTO  
(MASSIMA) 2000 persone ora;  
VELOCITÀ DI TRASPORTO  
MASSIMA 5 m/s;  
NUMERO MASSIMO DI CABINE  
IN LINEA 100

LUNGHEZZA IMPIANTO 1702 m  
TIPOLOGIA IMPIANTO

Seggiovvia quadriposto ad  
agganciamento automatico;

PRINCIPALI MATERIALI  
IMPIEGATI Cemento armato,  
pietra e legno

TEAM DI PROGETTO

Dott. Ing. C. Francione -  
Monterosa 2000 S.p.A.  
Studio Ecoplan - Torino  
Doppermayr Italia S.r.l. -  
Lana (BZ)

Studio Territorium -  
Trivero (BI)

CONSTRUZIONE

Doppermayr Italia -  
Lana (BZ)  
Impresa Bertini Costruzioni  
S.r.l. - Riva Valdobbia (VC)

DIREZIONE LAVORI

Dott. Ing. C. Francione -  
Monterosa 2000 S.p.A.  
Studio Territorium -  
Trivero (BI)



↑ La stazione di monte a Passo dei Salati

✓ Da sinistra Claudio Francione, direttore tecnico degli impianti, Andrea Bagnoli e Andrea Colla, Direttore amministrativo della società

