

quota neve



n. 235 maggio - giugno 2026

quota neve s.a.s.
via G. Prati 12 - 20145 Milano

Poste Italiane Spa
Spedizione in abbonamento postale
D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46)
art. 1, comma 1, DCB Milano

- 3 L'incidente al Titlis
- 4 Mountain Planet 2026
- 12 33 impianti a fune nuovi realizzati in Italia nel 2025
G. Marchelli
- 16 Fatturati delle maggiori aziende funiviarie italiane
- 18 Schilthornbahn 20XX conclusa la parte funiviaria
- 21 Stazione sciistica gratuita in un parco
- 22 La strana storia di un impianto a fune olimpico
G. Marchelli
- 27 Esami magneto-induttivi sulle funi: frontiere
G. Calcagno e B. dalla Chiara
- 30 TechnoAlpin: continuità, innovazione e visione per il futuro della neve tecnica
- 32 Nasce Presolana Ski Arena 365
- 34 AIM: il nuovo standard Teufelberger-Redaelli per il monitoraggio intelligente delle funi
- 35 Doppelmayr Mexico inaugura il Teleférico Uruapan
- 36 La guerra in Iran ha portato al blocco di Trojena
- 37 Il fatturato 2025 del Gruppo HTI
sale a 1.622 miliardi di euro
- 37 Seik entra in HTI
- 38 Due seggiovie per Dachstein west
- 40 Telecabina Diasbahn a Kappl
- 42 Il manager di Jannik Sinner diventa il maggior azionista di Kronplatz Holding
- 43 Analisi dell'allungamento delle funi per una maggiore sicurezza nella pianificazione
- 43 Un ingegnere e la sua seggiovia

quota neve viene inviata a:

- concessionari di impianti di risalita italiani ed esteri
- direttori di esercizio di impianti a fune
- ditte produttrici o commerciali italiane ed estere nei settori di intervento della rivista
- scuole di sci
- aziende di promozione turistica di montagna
- personalità di settore italiane ed estere.

Direttore responsabile:
Giorgio Marchelli

Redazione:
Viviana Patscheider
Gherardo Marchelli
Giorgia Marchelli

Editore: quota neve s.a.s.
Direzione, amministrazione, pubblicità: via Prati 12
20145 Milano
tel. 02 4983120
e-mail: red@quotaneve.it

Redazione in quota
via del Castello 83
32043 Cortina d'Ampezzo
tel. 0436 2301 - 335 586 41 21
e-mail: red@quotaneve.it

Stampa:
Alpha Print s.r.l.
Via Bellini 24
21052 Busto Arsizio (MI)

Autorizzazione del Tribunale
di Milano n. 237 in data 29 - 7 - 1979

Poste Italiane S.p.A
Spedizione in abbonamento postale
70% LOMI

Abbonamenti annui:
Italia euro 30,00
Estero euro 50,00
i versamenti possono essere effettuati
per bonifico bancario IBAN:
IT51Q0306909448100000009639
o sul sito www.quotaneve.it alla voce
abbonamento con carta di credito

Una copia euro 6,00

INFORMATIVA AI SENSI DELL'ART. 13 D. LGS. 196/2003
In relazione ai dati personali di cui **quota neve s.r.l.** entrerà in possesso, informiamo di quanto segue: Il trattamento è finalizzato unicamente alla raccolta dei dati in relazione allo svolgimento dell'attività propria di **quota neve s.r.l.**
Titolare del trattamento: **quota neve s.r.l.**
Responsabile del trattamento: **Giorgio Marchelli**
Per ogni riferimento: lavoripubblici@quotaneve.it

L'incidente al Titlis

Mercoledì 18 marzo 2026, una cabina della telecabina Titlis Xpress a Engelberg si è staccata dalla fune ed è rotolata a valle lungo il pendio innevato. L'unico passeggero, una donna di 61 anni residente in regione, è rimasta uccisa.

La telecabina in questione è una 8 posti Garaventa (Doppelmayr) del 2015 che collega Trübsee (1.784 m) a Stand (2.428 m) per un dislivello di 644 m, una lunghezza di 1.996 m, con una velocità di 6,0 m/sec per una portata di 2.475 p/h; le morse sono delle DT 108 con molle a torsione.

La giornata era annunciata come ventosa e, secondo quanto affermato dal gestore dell'impianto, il personale aveva deciso di sospendere l'esercizio, ridurre la velocità e riportare cabine e passeggeri in stazione. L'incidente si sarebbe verificato quando queste operazioni stavano iniziando.

Secondo il costruttore (Garaventa CEO Arno Innauen) ad aver innescato l'incidente è stata una "inaspettata forte raffica di vento"; la violenta folata avrebbe fatto oscillare la cabina in modo tale da provocarne la collisione con un sostegno, in particolare una parte della testa della morsa si è incastrata con il ricettore e sostegno della fune in caso di scarrucolamento. In tal senso si hanno le tracce di questo urto e incastramento che ha avuto la forza di strappare la morsa dalla fune.

Un incidente simile si era verificato il 20 ottobre 2019 al Rotenfluebahn am Mythen di Sviz coinvolgendo una cabina vuota e quindi suscitando meno risonanza mediatica. In relazione a questo evento Garaventa ha studiato un'opzione di retrofit relativamente semplice: un deflettore conico in acciaio sulla testa della molla di torsione per evitare un incastramento con il recettore della fune, operando



uno scivolamento a lato. Garaventa ha offerto un aggiornamento volontario in tal senso nel 2022. Aggiornamento non recepito da Titlis

Bergbahnen. Azione che in termini di costi un esperto ha valutato in 20.000 franchi per una telecabina con 140 cabine.



MANUTENZIONE E RIPARAZIONE MOTORI E POMPE PER IMPIANTI A FUNI E STAZIONI DI POMPAGGIO



1. La cabina rotola lungo il pendio
 2. Il deflettore conico proposto da Garaventa
 3. Segni dell'urto sul recettore fune e sulla testa della morsa DT 108
- quota neve n. 235 maggio - giugno 2026



**ELETTROMECCANICA
ADIGE**

Via dell'artigiano 3 - 38068 Rovereto (TN)
0464 436457 info@elettromeccanicaadige.com
www.elettromeccanicaadige.com

Mountain Planet 2026

remontees-mecaniques.net

1



Mountain Planet 2026 si è svolta all'Alpexpo di Grenoble dal 21 al 23 aprile 2026 accogliendo 21.000 visitatori (+ 5% rispetto alla precedente edizione) provenienti da 70 paesi e 428 espositori, rappresentanti di 1.000 marche.

Molteplici sono stati gli appuntamenti per conferenze e riunioni di addetti ai lavori. Tra le conferenze quella ormai tradizionale del consulente svizzero Laurent Vanat circa il "Rapporto internazionale sullo sci 2026" che ha posto in evidenza come nell'ultima stagione (2024/25) si siano registrate circa 399 milioni di giornate sciistiche (+7,8% rispetto alla precedente rilevazione) da parte di circa 150 milioni di sciatori in tutto il mondo.

La prossima edizione di Mountain Planet si terrà a Grenoble dall'11 al 13 aprile 2028.

Di seguito alcuni elementi emersi dall'edizione 2026 nell'ambito di intervento della rivista.

Doppelmayr, come gruppo, ha esposto recenti sviluppi provenienti da una vasta gamma di discipline.

I visitatori hanno potuto, ad esempio, scoprire di più su AURO con la sua ultima novità AURO Assist, il sistema TRI-Line, il sistema di azionamento Connect e gli ultimi servizi digitali relativi all'assistenza clienti, nonché la piattaforma di gestione delle località turistiche clair. Cabine personalizzate provenienti da progetti di punta attuali e la Bike Cab per il trasporto di biciclette completano l'esperienza presso lo stand espositivo.

Più in particolare.

I visitatori hanno potuto accomodarsi nell'ultima versione della cabina STELLA nel design di Hoch-Ybrig (CH) o scoprire gli eccezionali allestimenti della OMEGA V-10 XL, già in servizio sull'impianto urbano Câble C1 nella regione dell'Île-de-France nell'area metropolitana di Parigi (F) come parte della rete di trasporto pubblico. Inoltre, la cabina 3S ATRIA per Grand Montets (F) ha attirato l'attenzione.

Con AURO (Autonomous Ropeway Operation), il sistema di funzionamento autonomo per impianti a fune, il Gruppo Doppelmayr ha lanciato sul mercato una pietra miliare del settore.



remontees-mecaniques.net

2

L'ultima novità è AURO Assist, un sistema di supporto per operatori nella stazione a valle delle seggiovie, che utilizza l'intelligenza artificiale per analizzare il comportamento di imbarco dei passeggeri. Ciò garantisce che solo le seggiole con passeggeri correttamente seduti vengano lanciate in linea.

TRI-Line è la tecnologia 3S più recente e innovativa di Doppelmayr. Combina i vantaggi del sistema trifune con quelli della generazione di impianti a fune D-Line. Il cuore del sistema è il carrello a otto rulli di nuova concezione. TRI-Line è un vero tuttofare in tutti i campi di applicazione: campate lunghe, grandi dislivelli, elevata stabilità al vento e una capacità di trasporto senza pari di 8.000 passeggeri all'ora per direzione sono tra le sue caratteristiche distintive, il tutto con un ingombro minimo

1. Ingresso Mountain Planet 2026

2. Interno Mountain Planet 2026

3. Parte cabine dello stand

Doppelmayr

4. Cabina Atria per il 3S Doppelmayr Grands Montets

3

4



4



quota neve n. 235 maggio - giugno 2026



1

grazie al suo design compatto.

Con la Bike Cab, Doppelmayr presenta per la prima volta in una fiera in Francia il modo più elegante per trasportare le biciclette con la cabinovia. In una Bike Cab possono essere trasportate fino a otto biciclette.

In qualità di assistente digitale, clair supporta la gestione dell'esercizio e della manutenzione in un comprensorio sciistico. Questa soluzione di piattaforma riunisce l'infrastruttura di un comprensorio in un unico sistema centralizzato e fornisce alle società di gestione gli strumenti per aumentare l'affidabilità e la disponibilità dei propri impianti.

Connect è l'affidabile sistema di controllo del Gruppo Doppelmayr. Offre numerosi vantaggi funzionali e si concentra sulle esigenze degli utenti grazie alla sua interfaccia di comando delle funivie intuitiva e chiara. Oltre alle stazioni e alla linea, un punto centrale è naturalmente l'area passeggeri, in particolare la cabina. Funzioni quali comunicazione, illuminazione, ventilazione e infotainment offrono numerose opzioni per personalizzare gli allestimenti delle cabine. Idealmente, queste funzioni sono integrate e collegate centralmente al sistema di controllo dell'impianto a fune.

Leitner ha posto l'accento specialmente su ROPERA®, il nuovo standard per gli impianti monofune unidirezionali.

Un elemento centrale è il sistema di controllo LeitControl 2.0, che si distingue per un moderno concetto d'uso orientato alle applicazioni e per un'architettura tecnologica basata sul web. Consente un controllo intuitivo e un funzionamento efficiente dell'impianto, indipendentemente dalla posizione.

A completamento vengono impiegate

1. Stand Leitner

2. Cabina di Porsche Design nello stand Bartholet

quota neve n. 235 maggio - giugno 2026

tecnologie collaudate come LeitPilot. Grazie al monitoraggio in tempo reale delle aree di imbarco e sbarco, il sistema consente un funzionamento autonomo delle stazioni e contribuisce in modo significativo all'efficienza e alla sicurezza operativa degli impianti moderni. Le tecnologie di sicurezza all'avanguardia, tra cui i sensori LIDAR per il monitoraggio della fossa dei veicoli, creano le basi per processi operativi automatizzati anche in assenza di personale in stazione.

ROPERA® integra questi sviluppi tecnologici in un approccio olistico, combinando requisiti fondamentali quali prestazioni e silenziosità, efficienza e sostenibilità, sicurezza sul lavoro e facilità di manutenzione, oltre a costi del ciclo di vita ottimizzati, definendo così la generazione di impianti a fune. Di conseguenza, il nuovo standard sta assumendo un ruolo sempre più rilevante anche nella concreta realizzazione dei progetti.

Poma festeggia i 90 anni di attività presentando una nuova cabina "PURE" che in qualche modo vuole reinterpretare la gloriosa SP4 (l'ovetto presentato nel 1966). Più che un uovo Pure assume la forma di un grosso confetto o bozzolo trasparente che reinventa il concetto di cabina in risposta a nuovi utilizzi.

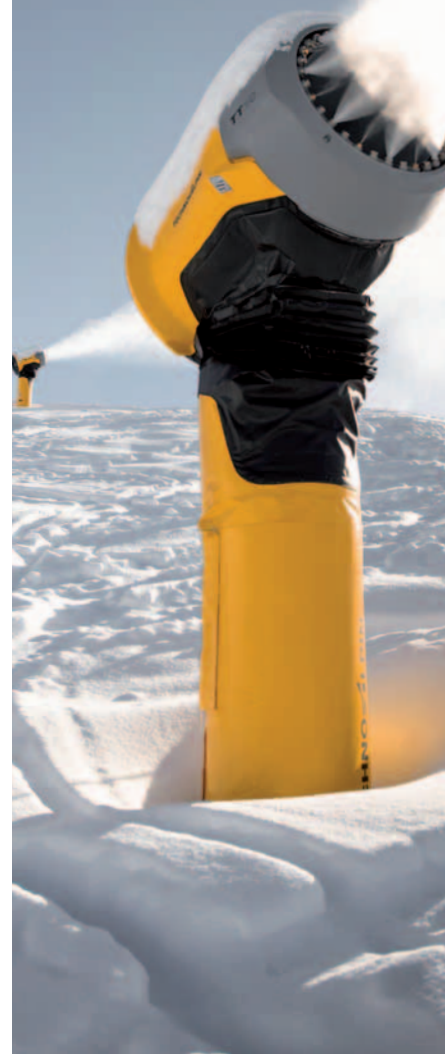
Il suo design industriale avanzato permette di raggiungere l'eccezionale tasso di riciclabilità del 95%. L'uso di



2

TECHNOALPIN®

divmedia



I nostri esperti lavorano su tecnologie all'avanguardia e si impegnano per trovare le soluzioni più adatte a voi. Generatori di neve, software di controllo, approvvigionamento idrico: scegliete il futuro oggi, per approfittare del progresso tecnologico domani.

FIS official product partner

SETTING THE STANDARDS



polycarbonato trattato contro i raggi UV arricchisce il rivestimento strutturale attraverso innovative variazioni di tonalità. Dal punto di vista funzionale, questo materiale limita naturalmente l'accumulo di calore ed è integrato da un sistema di ventilazione che aspira l'aria alla base, la fa circolare lungo la struttura e la espelle attraverso il tetto. Approccio che migliora il comfort termico riducendo al contempo il fabbisogno energetico. PURE offre inoltre una grande modularità nella disposizione degli interni, con configurazioni adattate ai diversi flussi di passeggeri e utilizzi, compreso il funzionamento durante tutto l'anno. Una superficie vetrata massima e angoli smussati cancellano la struttura visibile a favore del volume e delle viste panoramiche, creando una linea continua e senza soluzione di continuità fino alla sede del braccio di sospensione. All'interno, elementi di design di alta qualità, illuminazione e sistemi audio completano le attrezzature di comunicazione e sicurezza per i passeggeri.

Poma presenta anche LIFE - large impact per efficiency, definite come una nuova generazione di trasporto a fune. La sensazione è che si tratti semplicemente della versione francese di Ropera® standard HTI di unificazione realizzativa degli ammortamenti automatici del gruppo.

Il 1° febbraio 2026, il Gruppo ha completato la fusione di Poma con le sue unità storiche Poma Savoie (produzione meccanica) e Poma Mont-Blanc (sistemi di controllo, apparecchiature elettriche e automazione). Insieme alle sue controllate SIGMA (costruzione di cabine) e COMAG (assemblaggio e manutenzione). Con 1.650 dipendenti e un fatturato di 520 milioni di euro, Poma si posiziona come partner strategico regionale coniugando performance industriali, innovazione e forti radici locali.

MND Ropeways ha esposto la cabina Orizon con il logo della stazione di Chimgan in Uzbekistan. Il gruppo MND, in particolare con le sezioni Ropeways, Snow e Leisure, è impegnato in tale località per dare vita, in Asia centrale, a una delle prime destinazioni internazionali di turismo montano accessibile tutto l'anno. Il progetto prevede: una telecabina ad ammortamento a 10 posti; una funivia va e vieni da 80 posti che collega stazione a monte della telecabina alla cima del Monte Chimgan, a 3.309 metri di altitudine; due seggiovie fisse quadriposto; sei tappeti di trasporto per sciatori e pedoni, con gallerie coperte che servono l'area principianti e lo spazio ludico quattro stagioni; un sistema di innevamento automatizzato che copre parte del



comprensorio sciistico; una slitta su rotaia tematizzata, due grandi zipline, una torre avventura, un'area tubing, 14 sistemi di distacco preventivo delle valanghe, sistemi di segnaletica dinamica, illuminazione di alcune piste e attrezzature per la sicurezza del comprensorio sciistico. Entro la fine del 2026, l'insieme delle infrastrutture del comprensorio sarà consegnato e operativo. La futura funivia sarà messa in servizio nel 2027.

Graffer metteva in particolare evidenza la cabina per 10 passeggeri impiegata nella costruzione della telecabina a Cortina come legacy da parte di SIMiCo nell'ambito delle recenti Olimpiadi invernali. La cabina come gli elementi soggetti a certificazione internazionali (CE) sono importati dalla turca Anadolu teleferik.

1. Stand Poma

2. Cabina Pure nello stand Poma

3. Cabina Orizon nello stand MND con le insegne Chimgan

4. Stand Graffer con cabina Anadolu teleferik prevista per il montaggio a Cortina



CCM Finotello grande stand con esposizione degli elementi tipici della produzione CCM ed in particolare novità per Mountain Planet 2026 una rulliera doppio effetto per seggiovia quadriposto. La presenza a Grenoble è in funzione dei contatti particolarmente attivi sia sul lato francese che su quello italiano, paesi dove è forte la presenza CCM; quindi molti contatti fruttuosi con clienti storici ma anche nuovi approcci; da ciò la richiesta per molti preventivi che preannunciano un futuro di soddisfazioni.

Fatzer ha presentato gli ultimi successi, che rappresentano un passo significativo verso il futuro.

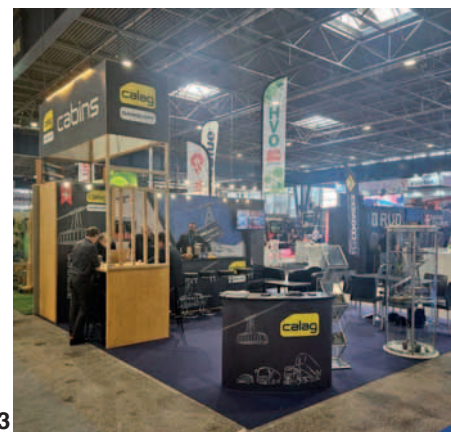
Con "La gestione del ciclo di vita di nuova generazione è stato sviluppata una soluzione che consente ai costruttori e ai gestori di impianti funiviari di gestire e mantenere le proprie installazioni in modo più efficiente, garantendo prestazioni e sicurezza ottimali.

Fatzer Smart Service è una piattaforma innovativa che fornisce servizi di

1. Stand CCM Finotello

2. Stand Immoos

3. Stand Calag



remontees-mecaniques.net

FRANCESKIN

RIVESTIMENTI ADESIVI

prima

dopo

LUCIDATURA POLICARBONATI

PELLICOLE PROTETTIVE ANTI GRAFFIO
removibili no residui coltosi

RESTYLING STAZIONI INTERNO/ESTERNO

RESTYLING ESTERNO CABINE

ITALIA - Lavis (TN)
www.franceskin.it
info@franceskin.it

per info: Franceschin Walter 340. 814 99 94



5



6

monitoraggio, diagnostica e manutenzione in tempo reale per gli impianti funiviari. Questa soluzione intelligente massimizza i tempi di attività, minimizza i tempi di inattività e ottimizza l'utilizzo delle risorse.

Un altro sviluppo è la partnership con TRUcompany AG. Grazie a questa collaborazione, si possono offrire ai clienti servizi e supporto ancora più completi, in grado di soddisfare perfettamente le loro esigenze.

Teufelberger-Redaelli ha centrato la presenza a Grenoble sul lancio di AIM con dimostrazioni dal vivo. Con l'approccio chiaramente definito "One partner. Full service. Built on partnership. Measured in success." Teufelberger dimostra in modo convincente il ruolo di fornitore full-service: un partner affidabile che accompagna i clienti lungo l'intero ciclo di vita degli impianti.

Prinoth ha presentato un battipista elettrico che ridefinisce le prestazioni nel segmento large: Leitwolf E-Motion, un battipista completamente elettrico di grandi dimensioni progettato per operare ai massimi livelli, con capacità, continuità operativa e produttività comparabili ai mezzi di riferimento.

Il progetto nasce da un'esigenza concreta del mercato: nel segmento

large dei battipista non era finora disponibile una macchina elettrica in grado di garantire prestazioni allineate a quelle dei modelli diesel. Il Leitwolf E-Motion risponde a questa esigenza senza stravolgere il concetto di macchina, ma attraverso l'evoluzione di una piattaforma già ampiamente collaudata.

Sviluppato da Prinoth, il Leitwolf E-Motion rappresenta l'evoluzione elettrica di una piattaforma di successo. L'obiettivo non è introdurre un veicolo sperimentale, ma mantenere affidabilità, ergonomia e comportamento operativo già noti agli operatori, trasferendoli in una nuova architettura di trazione elettrica.

Secondo il costruttore, le prestazioni sono almeno equivalenti a quelle di un Leitwolf convenzionale, con velocità operative fino a 20 km/h e un'autonomia di circa cinque ore in condizioni reali di lavoro. La ricarica rapida, in grado di riportare la capacità dal 10 all'80% in circa un'ora, consente una gestione flessibile delle finestre operative e riduce i tempi di inattività.

Nel panorama attuale, le soluzioni elettrificate per la preparazione delle piste si collocano prevalentemente in segmenti inferiori o adottano architetture ibride che limitano la continuità operativa. Il Leitwolf E-Motion si posiziona invece come un battipista elettrico a pieno titolo per le applicazioni più esigenti, mantenendo una larghezza di lavoro di 4,5 metri — la più ampia oggi disponibile — elemento

chiave per produttività e qualità di finitura su grandi superfici.

A supporto delle prestazioni intervengono sistemi avanzati di gestione termica ed energetica, sviluppati per garantire costanza di rendimento anche durante turni prolungati. Il livello di rumorosità particolarmente contenuto migliora inoltre il comfort operativo, soprattutto durante il lavoro notturno o in contesti complessi.

Il debutto del Leitwolf E-Motion si inserisce nel percorso avviato con la partnership annunciata nel 2024 tra Compagnie des Alpes e Prinoth, finalizzata all'industrializzazione di battipista elettrici di questa categoria.

Ora il progetto entra nella fase applicativa: Compagnie des Alpes diventa il primo cliente del Leitwolf E-Motion, con tre unità che entreranno in servizio entro la fine dell'anno nei comprensori del gruppo. Un passaggio che conferma l'orientamento del mezzo a un impiego quotidiano e intensivo, e non a un utilizzo puramente dimostrativo.

Dal punto di vista operativo ed economico, vengono indicati una riduzione della manutenzione, una maggiore efficienza complessiva e un costo totale di proprietà competitivo, pur senza entrare in questa fase nei dettagli delle configurazioni finali.

Kässbohrer ha presentato le sue ultime tecnologie e soluzioni di veicoli per una gestione efficiente, sostenibile ed economica dei comprensori sciistici.



4



4



1

2

In particolare l'attenzione è stata indirizzata su alcuni punti.

Con il PB 100 E completamente elettrico e il PB 600 E+ ibrido diesel, Kässbohrer ha presentato la sua "linea verde" costantemente perfezionata. Entrambi i veicoli garantiscono una preparazione delle piste a basse emissioni, una riduzione del rumore e un consumo energetico notevolmente inferiore, pur mantenendo elevate prestazioni.

E' stato esposto il PB 800 W, veicolo di fascia alta per condizioni estreme. Grazie al motore più potente, 5 assi motrici, telaio più lungo e lama più grande, sposta molta più neve in meno tempo anche su pendii critici e

1. Kässbohrer PB fresa SmartCut

2. Kässbohrer PB KFX per il cambio facile e rapido della fresa

con grandi quantità di neve.

Il PB 600 Polar W GreenTech, è stato progettato per applicazioni versatili anche fuori stagione. Ora dotato di verricello, può essere utilizzato con attrezzature speciali, ad esempio per la pacciamatura delle piste, creando condizioni ottimali per la stagione successiva.

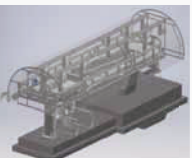
La nuova generazione di frese SmartCut offre migliore qualità della neve, trasmissione di potenza ottimizzata ed efficienza maggiore con minori consumi. A ciò si aggiunge l'e-

clusivo sistema di cambio rapido KFX: il comodo aggancio e sgancio della fresa in 20 secondi dalla cabina di guida consente di risparmiare fino al 20% di tempo e carburante, riduce i danni da urto e semplifica la preparazione in spazi ristretti.

Una delle attrazioni principali dello stand è stata SnowSat LiDAR. I visitatori hanno potuto provare dal vivo l'ultima generazione di sistemi di misurazione della profondità della neve e di analisi del terreno. SnowSat LiDAR misura lo spessore della neve fino a 50 metri davanti e accanto al veicolo. In questo modo i conducenti possono individuare da lontano i punti con poco innevamento

GRAFFER

IMPIANTI DI RISALITA



PROGETTAZIONE

Calcolo di linea
Strutturale
Design



PRODUZIONE

Elettro-meccanica
Strutturale
Veicoli



INSTALLAZIONE

Chiavi in mano
Riposizionabili
Manutenzione



Graffer S.r.l. • Lonato del Garda (BS) • +39 030 910 3427 • info@graffer.it • www.graffer.it





1 e reagire tempestivamente. Il risultato: una distribuzione ottimizzata della neve e quindi un notevole risparmio di energia, tempo e risorse nella gestione complessiva delle piste.

xelom espone per la prima volta a Mountain Planet l'unico battipista progettato da zero per la trazione elettrica. Veicolo che unisce prestazioni elevate, sostenibilità e costi di esercizio ridotti, assumendo un ruolo responsabile in una mobilità orientata al futuro.

TechnoAlpin ha presentato un portfolio completo di soluzioni. Tra queste l'innevatore TT e la serie di lance TLx, in particolare la nuova TL8 a doppia testa, e l'avanzato sistema di controllo ATASSpro. L'ecosistema digitale è stato ulteriormente arricchito dalla presentazione dell'app mobile ATASSpro, dello strumento decisionale SNOWMASTER e della nuova app BEATMaster, che aiuta a ottimizzare le operazioni di manutenzione attraverso un monitoraggio e un'analisi delle prestazioni migliorati.

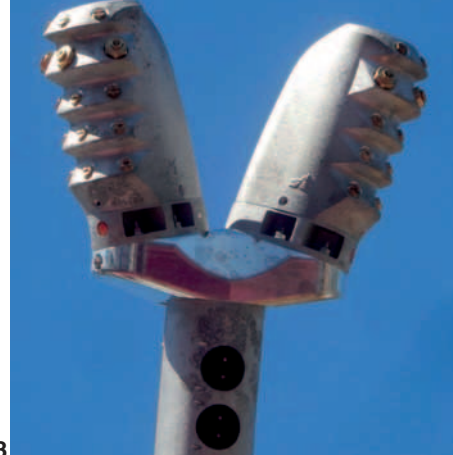
Demaclenko ha presentato TITAN 5.0. La macchina mantiene il suo design collaudato e introduce numerose novità tecnologiche che incidono direttamente sui fattori chiave per un innevamento efficiente: il TITAN 5.0 produce più neve con una qualità migliore - soprattutto alle temperature marginali (+20%) - consumando al contempo significativamente meno energia (-4%).

Gli highlight di TITAN 5.0. sono: corona di ugelli riprogettata, raffreddamento dell'aria ottimizzato, nuova tecnologia del compressore, interfacce ed elettronica avanzate, ideato per facilitare il trasporto.

Demaclenko ha presentato anche SNOWPRO 60. Basato sulla collaudata tecnologia SNOWPRO, il modello 60 è anch'esso insensibile alle variazioni della qualità dell'acqua e non richiede quindi l'aggiunta di sale, un vantaggio decisivo rispetto ad altre soluzioni all-weather presenti sul mercato.

Grazie alla ridotta carica di refrigerante, non è necessaria la verifica annuale di

1. Stand xelom
2. Stand TechnoAlpin con in primo piano l'innevatore TT
3. TechnoAlpin TL8 a doppia testa
4. Demaclenko Titan 5.0
5. Parte Snow dello stand MND
6. Supersnow 900





1

tenuta. Il refrigerante utilizzato è inoltre a prova di futuro, in quanto pienamente conforme alla direttiva UE di phase-out. La valvola rotativa maggiorata previene le ostruzioni, riducendo in modo significativo gli interventi di manutenzione. Il concetto costruttivo modulare rende il sistema particolarmente adatto a comprensori sciistici che desiderano iniziare con un investimento contenuto partendo da un'unica unità, per poi ampliare il proprio parco macchine in modo graduale e flessibile. SNOWPRO 60 è stata sviluppata in collaborazione con KTI-Plersch Kältetechnik GmbH. Dal 2022 DEMA-

CLENKO è partner commerciale ufficiale di KTI, azienda tedesca con sede a Balzheim (D) e filiali in tutto il mondo. L'azienda è considerata leader mondiale del settore e ha inventato la prima unità frigorifera containerizzata "chiavi in mano". Questa competenza è stata trasferita all'innervamento all-weather, portando allo sviluppo delle unità SNOWPRO. Nell'ambito della partnership strategica, Demacenko non si concentra però solo sulla vendita dei sistemi, ma anche sullo sviluppo di un servizio post-vendita internazionale.



2

Sunkid festeggia in stand i 30 anni di "Moving Carpet", di cui sono già stati installati più di 4.200 sistemi. I visitatori hanno potuto provare dal vivo il Moving Carpet originale nell'attuale generazione "Tipo N" e ricevere consigli sulla soluzione di trasporto più versatile per tutte le aree per principianti sulla neve, ma anche per bike park, piste da slittino, impianti di tubing, parchi acquatici ... Quest'anno, il progetto a due sistemi per il parco olimpico "Aerials and Moguls Park" di Livigno (Italia), come altri grandi progetti di eventi precedenti (ad esempio i nastri trasportatori per Parigi 2024 o Tokyo 2020), ha dimostrato come il Moving Carpet Sunkid copra la più ampia gamma possibile:

Come sistema personalizzato, offre sia ai principianti degli sport invernali che agli atleti di alto livello un trasporto sicuro e confortevole.

Un'altra attrazione dello stand Sunkid è stato il Mountain Coaster. I visitatori hanno avuto l'opportunità di sedersi su questo moderno e confortevole slittino. In molte località l'attuale generazione 2.0 è in funzione tutto l'anno.

Un'attrezzatura da gioco della gamma "Wood'n'Fun" ha invitato i piccoli visitatori a scoprirla e provarla.

MND Safety ha presentato O'BelIX™ 1.8, il sistema amovibile di distacco preventivo delle valanghe senza esplosivi più potente. O'BelIX™ 1.8 consente di intervenire efficacemente sui pendii più impegnativi, combinando elevata potenza di tiro (+40% rispetto a O'BelIX™ 1.2) e grande autonomia (fino a 60 tiri senza ricarica). O'BelIX™ 1.8 consente di intervenire efficacemente sui pendii più impegnativi, combinando elevata potenza di tiro e grande autonomia, garantendo al contempo un elevato livello di sicurezza per gli operatori. In occasione di questo lancio, MND riorganizza la propria gamma di soluzioni amovibili: O'BelIX™ 1.2: nuova versione standard della gamma, con autonomia fino a 24 tiri, che sostituisce le precedenti versioni O'BelIX™ e O'BelIX™ Option+; O'BelIX™ 1.8: nuovo riferimento in termini di potenza e autonomia.

Axess ha presentato in primo piano l'Axess ALPHA GATE 700 che rappresenta l'ultima evoluzione nella tecnologia di controllo degli accessi. Sviluppato per ambienti ad alta frequenza, il gate combina prestazioni e stile. E' progettato per soddisfare le crescenti esigenze dei moderni comprensori sciistici, dove l'aspetto visivo sta diventando un fattore di successo fondamentale.

1. Stand Sunkid
2. MND Safety presenta O'BelIX™ 1.8
3. Axess Alpha Gate 700
4. Stand Skidata



3

quota neve n. 235 maggio - giugno 2026



4

33 impianti a fune nuovi realizzati in Italia nel 2025

GIORGIO MARCHELLI

La statistica sugli impianti a fune alta in esercizio pubblico costruiti in Italia nell'anno 2025 ed entrati in esercizio per fine anno od inizio del 2026 è arrivata alla ventiotteima edizione (le precedenti in quota neve normalmente nel numero di gennaio febbraio).

Questa volta si è sciolati al numero di maggio - giugno in quanto Leitner quale uno dei due costruttori principali ha tardato a divulgare i dati per il 2025.

L'inchiesta è condotta da quota neve presso i costruttori italiani e principalmente basata sui dati forniti da questi ultimi. La ricerca è stata condotta in dicembre, quando certe posizioni avrebbero dovuto essere quasi completamente definite. Pur avendo procrastinato la data al massimo forse si potrà verificare che alcuni impianti, di cui vengono pubblicati i dati, per ragioni varie e come avvenuto negli anni precedenti, non entrino in esercizio durante quest'inverno (mancanza di autorizzazioni od altre cause). Tali impianti, in quanto già citati quest'anno, non appariranno nelle statistiche successive. Si tratta dell'unica difesa di cui quota neve dispone per evitare di pubblicare i dati di un impianto solamente ordinato e l'anno dopo gli stessi dati per l'impianto finalmente costruito e magari anche l'anno successivo per motivazioni varie.

L'introduzione è fatta per invitare il lettore ad usare una certa prudenza nel recepire il dato, che è valido, ma

non necessariamente assoluto, in quanto dipende sia da eventi non ancora totalmente definiti all'atto della comunicazione dei dati, sia dalla volontà di precisione dei singoli dichiaranti, che non è sempre totale o coincidente con le attese del lettore.

Per il 2025 i dati Leitner sono stati in parte derivati dal costruttore altri da altre fonti: dovrebbero essere corretti.

La tabella principale riporta i dati più caratteristici degli impianti (dislivello, lunghezza e portata oraria), integrati con il numero di potenza (dislivello x portata oraria) o potenzialità di trasporto. Il numero di potenza è l'indicatore più usato per confrontare impianti di risalita a caratteristiche differenti. Un indicatore valido, che presenta le sue pecche, evidenti negli impianti a dislivello zero o quasi, e di conseguenza potenza zero o quasi.

Qualche volta ci si imbatte in dichiarazioni dei costruttori per portate inferiori a quelle di dimensionamento dell'impianto; quando ce ne siamo accorti si è inserito il valore di dimensionamento in quanto più corretto.

La statistica si limita agli impianti in esercizio pubblico nuovi o rinnovati in modo sostanziale e non tocca l'aspetto assai importante dei rinnovi parziali di impianti, che rappresentano una parte rilevante dell'opera delle case costruttrici. I lavori di riammodernamento ed i riposizionamenti, non creando un impianto nuovo, non sono recepiti da questa statistica;

nello stesso tempo una statistica relativa alle modifiche ed ai rinnovi parziali si scontra con difficoltà tali da scoraggiarne l'effettuazione.

Parimenti mancano gli impianti non in servizio pubblico, come ad esempio gli impianti privati per il raggiungimento di dighe, ripetitori,

Per gli ascensori inclinati si prendono in considerazioni quelli che utilizzano una tecnica da funicolare, non quelli ad impostazione ascensoristica.

Manca una citazione relativa ai tappeti di trasporto, che stanno sostituendo in modo molto marcato le sciovie, specie quelle a destinazione "scuola" o "baby". La mancanza dei tappeti dalla statistica è frutto di una scelta cosciente: la problematica dei tappeti è diversa da quella degli impianti a fune in genere (ad esempio portata oraria); a suo tempo con le stesse motivazioni si era deciso di estromettere le manovre dalla statistica per una questione d'uniformità di oggetto nella statistica stessa.

Gli impianti 2025 in Italia

33 sono gli impianti a fune nuovi in trasporto pubblico che risultano realizzati nel 2025 per il mercato italiano.

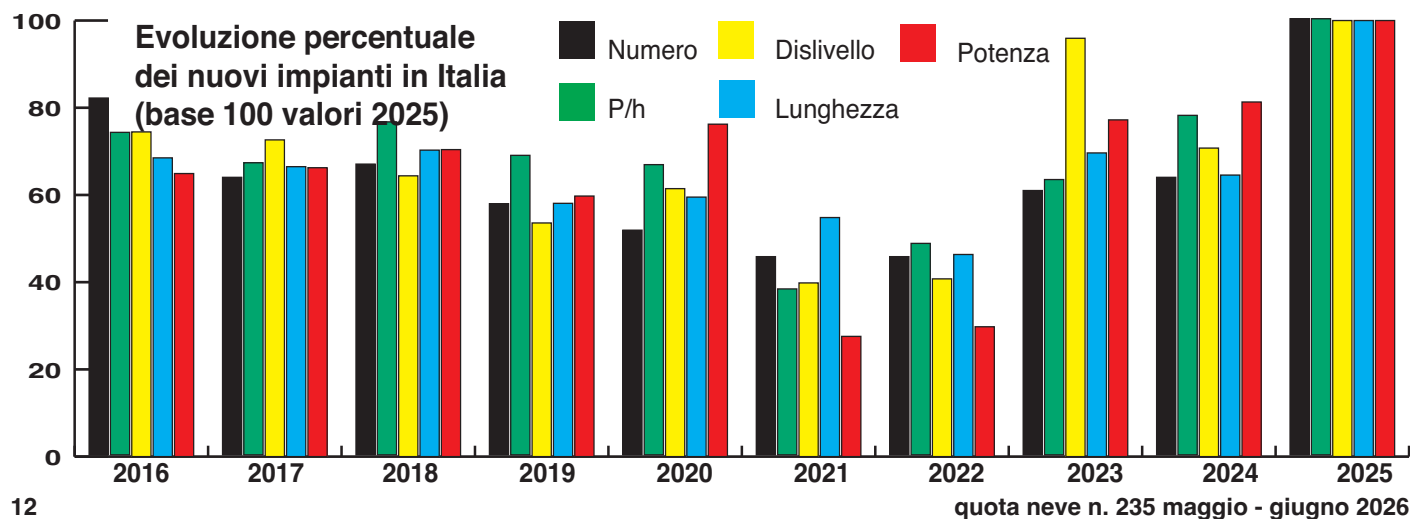
La sequenza più recente è stata:

'25 '24 '23 '22 '21 '20 '19 '18
33 21 20 15 15 17 19 22

Come indicatore di potenza (in milioni) la sequenza è la seguente:

'25 '24 '23 '22 '21 '20 '19
17,5 14,2 13,5 5,2 4,8 13,3 10,5

La sequenza del valore della portata



Impianti realizzati in Italia durante il 2025

Prov	Comune/stazione	Nome impianto	Costruttore	Tipo	Posti	P/h	Disl	Lungh	Potenza
CLF	Lizzano in B.	Polla - Lago Scaffaiolo	CCM	CLF	4	1.200	345	1.052	414.000
CLF	Viaggiano	Madonna di Viggiano	CCM	CLF	2	880	89	417	78.320
SL	Pian Benot	Colle delle Lance	CCM	SL	1	715	357	1.201	255.255
TN	Campitello di F.	Campitello - Col Rodella	Doppelmayr	TGD	30	2.800	980	2.571	2.744.000
TN	Madonna di C.	C. C. Magno - M. Montagnoli	Doppelmayr	MGD	10	2.600	150	832	390.000
TN	Pampeago	Latemar - P. Pampeago	Doppelmayr	MGD	10	2.700	254	1.085	685.800
BL	Cortina d'A.	Lacedel - Socrepes	Doppelmayr	MGD	10	3.000	224	1.310	672.000
MC	Ussita	Frontignano - Cornaccione	Doppelmayr	MGD	10	1.800	559	2.069	1.006.200
SO	Livigno	Blesaccia II	Doppelmayr	CLD	6	3.000	472	1.323	1.416.000
SO	Santa Caterina V.	La Fonte - Le Priore	Doppelmayr	CLD	4	1.780	487	1.199	866.860
TN	Andalo	Meriz - Malga di Fai	Doppelmayr	CLF	4	1.600	100	515	160.000
SO	Livigno	Baby Lac Salin	Doppelmayr	CLF	4	2.290	48	240	109.920
TN	Moena	Cima Uomo	Doppelmayr	CLF	4	1.790	229	731	409.910
SO	Livigno	Amerikan	Doppelmayr	SL	1	895	103	393	92.185
MC	Sarnano	Santa Maria Maddalena 2	Doppelmayr	SL	1	727	155	534	112.685
MC	Sarnano	Santa Maria Maddalena 5	Doppelmayr	SL	1	726	83	329	60.258
BZ	Stelvio	Geister I	Graffer	SL	1	900	34	518	30.600
BZ	Stelvio	Geister II	Graffer	SL	1	900	175	950	157.500
BZ	San Leonardo	La Crusc 1	Leitner	MGD	10	2.400	498	2.075	1.195.200
BL	Arabba	Lezuo - Belvedere	Leitner	MGD	10	3.400	339	1.235	1.152.600
TN	Folgaria	Francolini	Leitner	MGD	10	1.800	442	2.800	795.600
BZ	Nova Levante	Franzin	Leitner	MGD	10	2.400	199	1.308	477.600
BZ	Castelrotto	Marinzen	Leitner	MGD	10	1.600	431	1.615	689.600
BZ	Speikboden	Glück	Leitner	CLD	6	2.400	360	1.199	864.000
BZ	Colfosco	Forcelles	Leitner	CLD	6	2.600	303	1.014	787.800
CN	Artesina	Turra - Cima Durand	Leitner	CLD	6	2.400	340	1.530	816.000
BO	Corno alle Scale	Cavone - Rocce	Leitner	CLF	2	1.200	226	846	271.200
BZ	San Cassiano	Codes	Leitner	SL	1	900	48	289	43.200
BZ	Braies	Kameriot	Leitner	SL	1	900	147	742	132.300
BZ	Sesto Pusteria	Passo Monte Croce	Leitner	SL	1	900	151	579	135.900
BZ	Rio Pusteria	Brunner	Leitner	SL	1	900	88	447	79.200
BG	Monte Pora	Magnolini	Leitner	SL	1	720	55	480	39.600
SO	Livigno	Livigno Snow Park	MND	CLF	4	1.800	200	650	360.000
						56.623	8.671	34.078	17.501.293

oraria media è:

'25 '23 '22 '21 '20 '19 '18

1716 2099 1.787 1.831 1.436 2.216 2.047

Un altro indicatore può essere rap-

presentato dal numero di impianti

con numero di potenza uguale o

superiore al milione (dislivello x por-

tata oraria). La sequenza annuale,

sotto tale aspetto, è la seguente:

'25 '24 '23 '22 '21 '20 '19

5 4 6 1 1 3 3

Nel panorama internazionale le infor-

mazioni raccolte da quota neve por-

tano ai seguenti risultati (quota neve

n. 231 settembre - ottobre 2025).

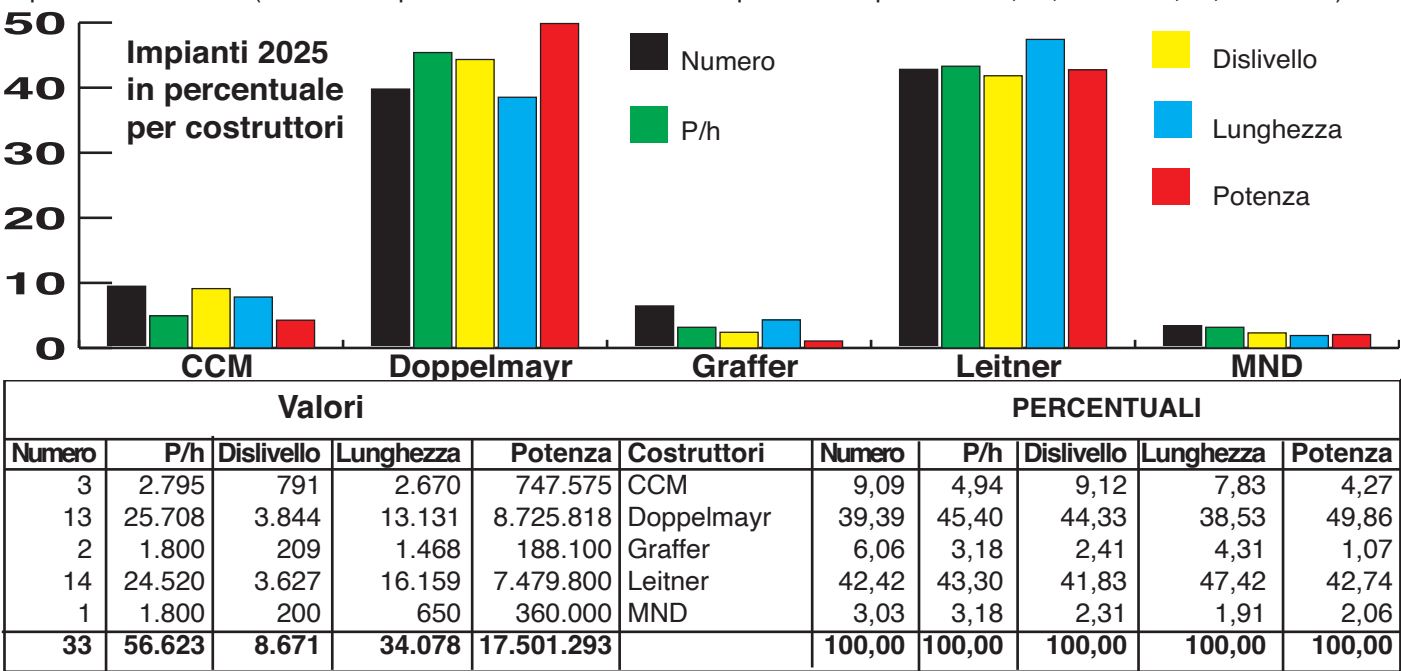
In **Austria** nel 2024 sono stati costruiti

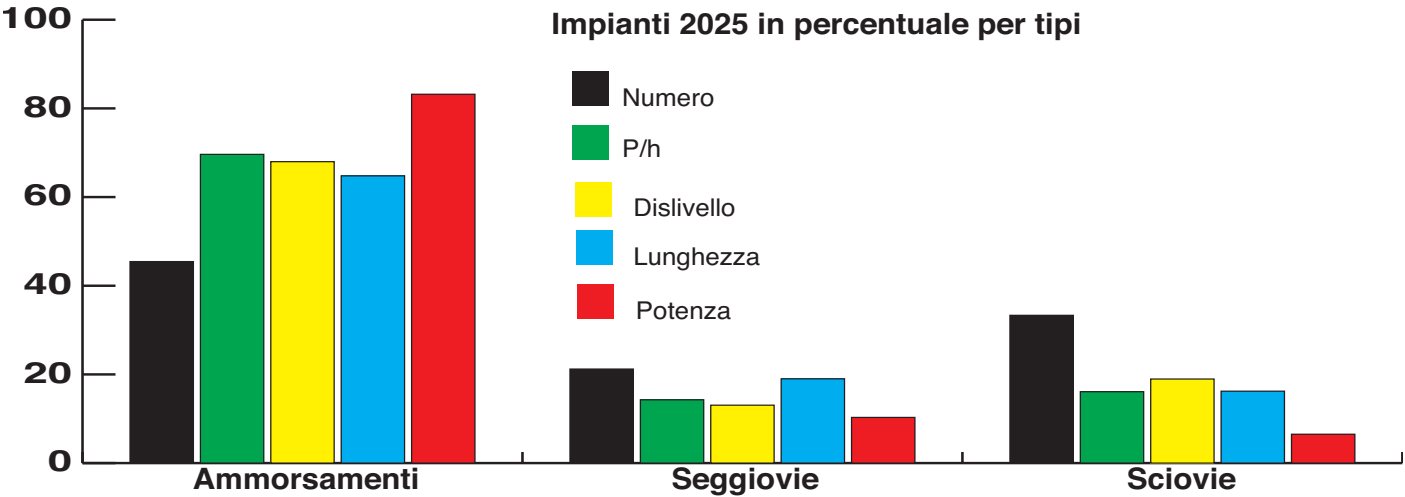
16 impianti (19 nel 2023, 17 nel 2022,

21 nel 2021, 18 nel 2020). La potenza è

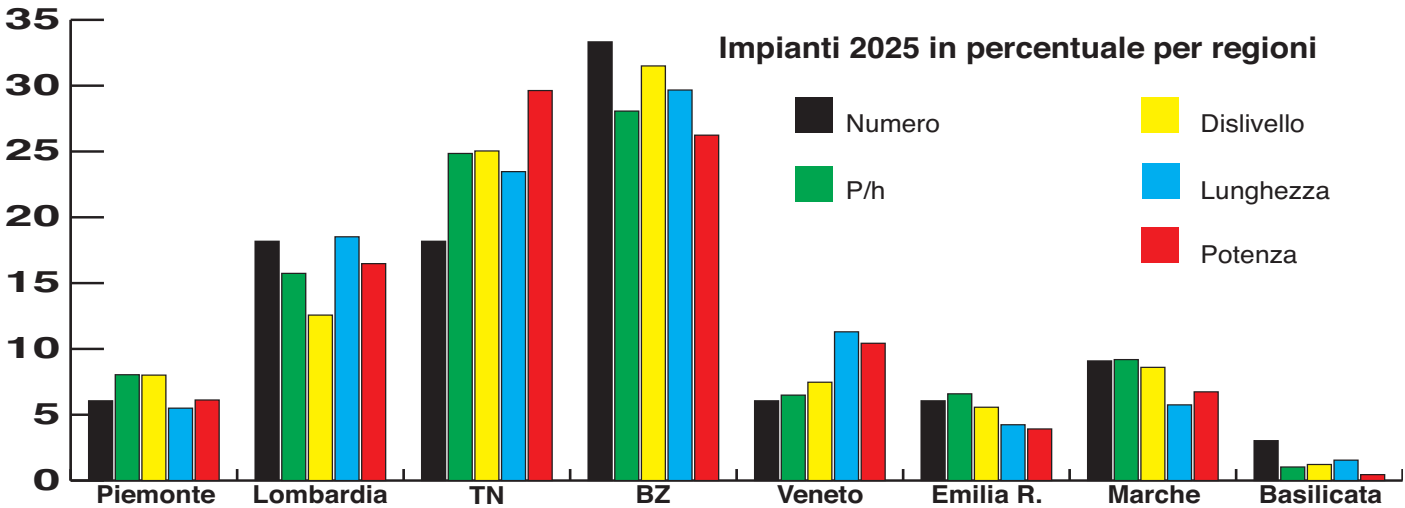
di 12,2 milioni (11,7 nel 2023, 15,9 nel

2022, 25,0 nel 2021, 11,7 nel 2020).





VALORI						PERCENTUALI				
Numero	P/h	Dislivello	Lunghezza	Potenza	Tipi	Numero	P/h	Dislivello	Lunghezza	Potenza
0	0	0	0	0	Va e vieni	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
15	6.038	23.165	36.680	14.559.260	Ammorsamenti	45,45	69,63	67,98	64,78	83,19
7	1.237	4.451	10.760	1.803.350	Seggiovie	21,21	14,27	13,06	19,00	10,30
11	1.396	6.462	9.183	1.138.683	Sciovie	33,33	16,10	18,96	16,22	6,51
33	8.671	34.078	56.623	17.501.293		100,00	100,00	100,00	100,00	100,00



Valori						Percentuali				
Num.	P/h	Disl.	Lungh.	Potenza	Regioni	Num.	P/h	Disl.	Lungh.	Potenza
0	0	0	0	0	Aosta	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2	697	2.731	3.115	1.071.255	Piemonte	6,06	8,04	8,01	5,50	6,12
6	1.365	4.285	10.485	2.884.565	Lombardia	18,18	15,74	12,57	18,52	16,48
6	2.155	8.534	13.290	5.185.310	TN	18,18	24,85	25,04	23,47	29,63
11	2.434	10.736	16.800	4.592.900	BZ	33,33	28,07	31,50	29,67	26,24
2	563	2.545	6.400	1.824.600	Veneto	6,06	6,49	7,47	11,30	10,43
0	0	0	0	0	Friuli V.G.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
0	0	0	0	0	Liguria	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2	571	1.898	2.400	685.200	Emilia Romagna	6,06	6,59	5,57	4,24	3,92
0	0	0	0	0	Toscana	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3	797	2.932	3.253	1.179.143	Marche	9,09	9,19	8,60	5,75	6,74
0	0	0	0	0	Umbria	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
0	0	0	0	0	Abruzzi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
0	0	0	0	0	Molise	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
0	0	0	0	0	Campania	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1	89	417	880	78.320	Basilicata	3,03	1,03	1,22	1,55	0,45
0	0	0	0	0	Calabria	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
0	0	0	0	0	Sicilia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
0	0	0	0	0	Sardegna	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
33	8.671	34.078	56.623	17.501.293		100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

In **Francia** nel 2024 sono stati costruiti 18 impianti (16 nel 2023, 20 nel 2022, 16 nel 2021, 12 nel 2020). Il numero di potenza è di 19,0 milioni (19,9 nel 2023, 19,1 nel 2022, 19,3 nel 2021, 9,8 nel 2020).

In **Nordamerica** nel 2024 sono stati costruiti 28 impianti (37 nel 2023, 33 nel 2022, 20 nel 2021, 15 nel 2020). La potenza è di 19,8 milioni (27,3 nel 2023, 23,4 nel 2022, 10,6 nel 2021, 7,7 nel 2020).

In **Svizzera** nel 2024 sono stati costruiti 9 impianti (7 nel 2023, 9 nel 2022, 9 nel 2021, 11 nel 2020). La potenza è di 4,2 milioni (3,8 nel 2023, 6,5 nel 2022, 6,0 nel 2021, 8,7 nel 2020).

Tipi

La tipologia delle **sciovie** negli ultimi otto anni ha avuto il seguente andamento:

'25	'24	'23	'22	'21	'20	'19	'18
11	4	3	7	3	4	5	6

La tipologia delle **seggiovie a morsa fissa** ha avuto il seguente andamento:

'25	'24	'23	'22	'21	'20	'19	'18
7	3	6	5	1	2	2	0

Le seggiovie a morsa fissa si suddividono in:

	'25	'24	'23	'22	'21	'20	'19	'18
4 posti	5	3	3	4	0	2	0	1
3 posti	0	0	0	0	0	0	0	0
2 posti	2	0	3	1	1	0	0	1

Dato il diffondersi degli impianti misti (seggiole e cabine) si è pensato di superare la tradizionale divisione tra seggiovie ad ammortamento e telecabine per una più realistica categoria degli ammortamenti automatici.

Gli **ammorsamenti automatici** realizzati nel 2024 sono stati **1%**, con la seguente sequenza negli ultimi anni:

	'25	'24	'23	'22	'21	'20	'19	'18
TGD 30	1	0	0	0	0	0	0	0
CLD 4	1	1	0	0	0	0	0	0
CLD 6	4	7	2	4	0	3	7	8
CLD 8	0	2	0	1	2	0	2	0
MGD 6	0	0	0	0	0	0	0	0
MGD 8	0	0	0	0	1	0	1	1
MGD 10	9	4	10	2	4	7	5	5
MGD 15	0	0	0	0	0	1	0	0
Misti	0	0	0	0	1	1	0	0
2S	0	0	0	0	0	0	0	0

Nel 2024 la sequenza per gli **impianti aerei a moto non continuo** è:

'25	'24	'23	'22	'21	'20	'19	'18
0	0	3	0	1	1	0	0

Nessuna **funicolare** nel 2023. La sequenza delle funicolari è:

'25	'24	'23	'22	'21	'20	'19	'18
0	0	0	0	0	0	0	0

Regioni

Nel 2025 la preminenza è alla Provincia Autonoma di Trento, exploit

della Lombardia, per effetto della spinta olimpica e relativamente al fattore potenza.

Il predominio delle regioni alpine in termini di potenza, nel 2025 si conferma e si attesta al 88,9% (90,2 nel 2024, 96,9% nel 2023, 100% nel 2022, 93,91 nel 2021, 94,12% nel 2020, 99,48% nel 2019, 91,13% nel 2018, 92,36% nel 2017, 71,55%)

Costruttori

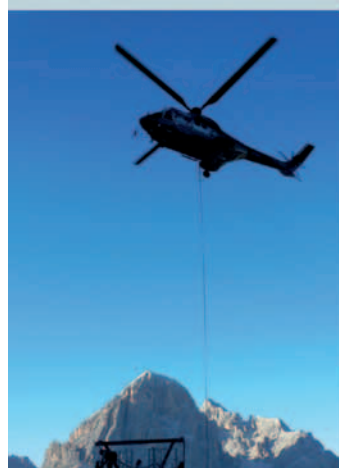
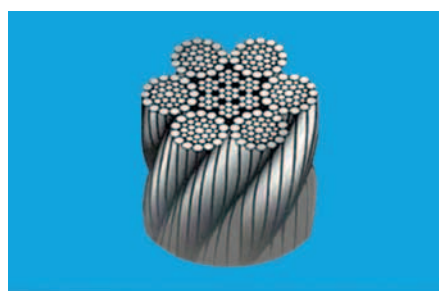
Nel 2025 si evidenzia una prevalenza Doppelmayr, relativamente ai fattori potenza, dislivello e portata.

Si registra ritorno di Graffer e MND in questa statistica.

Non vengono presi in considerazione i lavori relativi a rinnovi, spostamenti di impianti dismessi dal primo proprietario, impianti non in esercizio pubblico ... tutti fattori che, specie per i costruttori di dimensione minore, possono rappresentare una componente primaria della loro attività.

Tipi sigle

SL	Sciovia
CLF	Seggiovia
CLD	Seggiovia ad ammortamento
MGD	Telecabina monofune



Trasporti e montaggi speciali



Montaggio e revisione impianti di risalita



Manutenzione apparecchi di sollevamento nei cantieri navali e nelle centrali



www.funimont.it

Fatturati delle maggiori aziende funiviarie italiane

La classificazione avviene per codice ATECO (classificazione per finalità statistiche e amministrative) nel caso specifico sulla base del codice 49.39.01 (con attività prevalente: gestioni di funicolari, ski-lift e seggiovie se non facenti parte dei sistemi di transito urbano o suburbano).

L'anno di riferimento è il 2024.

Le aziende censite sono 315 per un fatturato globale Italia di € 1.229.185.772. Ma non sono tutte: mancano le aziende non di capitale (spa/srl) ed alcune, pur essendo di capitale, non compaiono (ad esempio 4 delle 5 aziende della gestione Ski Carosello Corvara).

La rilevazione non è omogenea per composizione del fatturato per gestioni complementari (ristorazione ..., ad esempio Arabba Funivie) o parallele (ad esempio Impianti Colfosco).

Non compaiono le gestioni unitarie (ad esempio Ski Carosello Corvara) e non trovano evidenza le partecipazioni in altre aziende del settore (ad esempio SITCanazei).

Funivie Madonna Di Campiglio Spa	€ 52.734.335
Funivie Folgarida Marilleva Spa	€ 45.374.920
S.i.t.Canazei Spa ...	€ 42.412.503
Cervino Spa	€ 42.246.266
3 Zinnen Spa (San Candido)	€ 39.013.098
Sestrieres Spa	€ 32.923.997
Funivia Plan De Coronas Srl (Brunico)	€ 32.762.930
Impianti Colfosco Spa (Corvara)	€ 26.087.693
Mottolino Spa (Livigno)	€ 26.016.314
Funivie Arabba Spa	€ 23.656.248
Funivie S.Vigilio Di Marebbe Spa	€ 23.143.547
Monterosa Spa (Gressoney la T.)	€ 21.476.915
Piz De' Sella Spa (Selva V.)	€ 20.719.426
Obereggen Latemar Spa	€ 20.449.585
Carosello 3000 S.r.l. (Livigno)	€ 19.418.165
Funivia Siusi-Alpe Di Siusi Spa	€ 18.830.294
Funivie Valdaora Spa	€ 18.006.516
Courmayeur Mont Blanc Spa	€ 17.626.473
Pila Spa	€ 16.142.497
Paganella 2001 Spa (Andalo)	€ 16.107.187
Sitas S.p.a. (Livigno)	€ 15.833.314
Funivie Seceda Spa (Ortisei)	€ 15.606.600
S.i.t. - Spa (Ponte di Legno)	€ 15.158.560
Funivie Monte Bianco S.p.a. (Courmayeur)	€ 14.955.134
Funivie Pinzolo Spa	€ 14.515.692
Schoeneben Spa (Curon Venosta)	€ 14.196.378
Funivie Rabanser Srl (Alpe di Siusi)	€ 14.008.953
Gitschberg Jochtal S.p.a. (Rio di Pusteria)	€ 13.704.004
Funivie Piccolo San Bernardo Spa (La Thuile)	€ 13.323.772
Dantercepies Spa (Selva V.)	€ 13.116.547
Carosello Tonale Spa (Passo Tonale)	€ 12.414.746

Skiarea Miara Srl (San Vigilio di M.)	€ 12.370.156
Societa' Impianti Bormio Spa	€ 12.192.310
Ista Spa (Cortina d'A.)	€ 11.899.724
Catinaccio Impianti A Fune Spa (Val di Fassa)	€ 11.518.192
Seilbahnen Sulden G.m.b.h. (Solda)	€ 11.508.375
Plose Ski Spa (Bressanone)	€ 10.839.538
Incremento Turistico Alpe Di Pampeago	€ 10.776.045
Funivie Alpe Cermis - Spa	€ 10.721.696
Funivie Malcesine - Monte Baldo	€ 10.563.162
Funivia Klausberg Spa (Valle Aurina)	€ 10.472.964
Impianti Falcade - Col Margherita Spa	€ 10.384.727
Imprese Turistiche Barziesi Spa	€ 10.360.398
S.i.f. Impianti Funiviari - Lusia Spa (Moena)	€ 10.312.351
Merano 2000 Funivie Spa	€ 9.907.995
Racines-Giovo Srl	€ 9.703.338
Coldereiser Srl. (Selva V.)	€ 9.512.415
Speikboden Spa (Campo Tures)	€ 9.404.028
Faloria Spa (Cortina d'A.)	€ 9.112.092
Funivie Ghiacciai Val Senales Spa	€ 8.910.887
Funivie Seggiovie San Martino (di Castrozza) Srl	€ 8.626.870
Folgariaski Spa	€ 8.387.814
Funivia Al Bernina F.a.b. Srl (Chiesa in Valmalenco)	€ 8.276.179
Pordoi Spa (Arabba)	€ 8.224.905
Tofana Srl (Cortina d'A.)	€ 8.077.405
Alleghe Funivie Spa	€ 7.634.733
Funivie Valle Bianca Spa (Andalo)	€ 7.522.991
Funivie Ciampinoi Spa (Selva V.)	€ 7.212.853
S.i.t. - Bellamonte Spa	€ 7.117.523
Funivie Saslong Spa (Selva V.)	€ 7.048.724
Funivia Ciampac e Contrin - Spa (Canazei)	€ 6.682.432
Funivie Buffaure Spa (Val di Fassa)	€ 6.531.801
Latemar Carezza Srl	€ 6.120.606
San Martino (di Castrozza) Rolle Spa	€ 5.934.269
Pejo Funivie Spa	€ 5.791.871
Impianti a fune Col Di Lana Spa (Arabba)	€ 5.516.474
Monterosa 2000 Spa (Alagna V.)	€ 5.440.092
Prato Nevoso S.p.a.	€ 5.331.096
Sci. - S. Caterina Impianti - Spa	€ 5.121.821
S.i.t.a. Spa (Aprica) ...	€ 4.967.340
Valdizoldo Funivie Spa	€ 4.658.178
Nuova Montecavallo S.r.l. (Vipiteno)	€ 4.566.093
Seggiovia S.Croce Spa (Badia)	€ 4.564.005
I.r.t.a. Spa (Castione della Presolana)	€ 4.109.975
S.in.val. Srl (Edolo)	€ 4.074.152
Funi-piz-bahnen-Srl (Castelrotto)	€ 3.729.703
Hewa Srl (Castelrotto)	€ 3.554.766
Turismo e Tempo Libero Srl (Malles V.)	€ 3.492.145
Monte Magnola Impianti Srl (Ovindoli)	€ 3.486.980
Trento Funivie Spa	€ 3.476.934
Seggiovia Carezza-Catinaccio Spa	€ 3.447.711
Sciovie E Seggiovie Val d'Ultimo Srl	€ 3.424.220

S.a.c.m.i.f. Engineering - Srl (Anacapri)	€ 3.309.460	Seilbahnanlagen Hirzer Srl (Scena)	€ 1.587.377
Reinswalder Bergbahnen Ag (Sarentino)	€ 3.219.019	Funivie Bolognolaski Srl (Bagnoli)	€ 1.585.213
Livigno S.r.l.	€ 3.065.842	Fiorentini Folgaria S.r.l.	€ 1.580.330
Val Fiorentina Spa (Selva di Cadore)	€ 3.046.812	Immobiliare Lino's - S.r.l. (Livigno)	€ 1.551.499
Funivia Col Margherita Spa (Moena)	€ 2.988.803	Ski Area San Rocco S.r.l. (Livigno)	€ 1.485.569
Lagazuoi Spa (Cortina d'A.)	€ 2.934.284	Seggiovie Sompunt Spa (Corvara)	€ 1.435.016
Telecabina Florian Srl (Alpe di Siusi)	€ 2.901.101	Sifas spa (Stelvio)	€ 1.419.744
Brentonico Ski Srl	€ 2.896.530	Sciliar Schlern Srl	€ 1.340.846
Rsi S.r.l. (Colere)	€ 2.859.613	Col Ski S.r.l.	€ 1.306.857
Resciesa Srl (Ortisei)	€ 2.789.363	S.e.t. Societa' Elbana Teletrasporti Srl	€ 1.300.287
Funivia Pfeders Srl (Moso in P.)	€ 2.761.371	Macugnaga Trasporti E Servizi S. Cooperativa	€ 1.291.770
Funivie Lagorai Spa (P. Brocon - Valsugana)	€ 2.692.759	Funivie Rella Srl (Folgarida)	€ 1.240.965
Rittner Horn Bergbahnen Ag (Renon)	€ 2.500.983	Melette 2000 Srl (Gallio)	€ 1.231.495
Funicolari Ladurns Srl (Brennero)	€ 2.495.439	Societa' Impianti Valdidentro Spa	€ 1.218.788
Gherdeina Ronda Spa (Santa Cristina V.)	€ 2.390.020	Vigezzo & Friends S.r.l. (Valle Formazza)	€ 1.101.413
Centro Turistico Gran Sasso Spa	€ 2.319.365	Pra Di Tori - S.r.l. (Carezza)	€ 1.091.507
Val Di Luce Spa (Abetone)	€ 2.240.184	Alta Quota Srl (Pescasseroli)	€ 1.089.471
Societa' Abetone Funivie S.a.f. Spa	€ 2.232.893	I.r.i.s. Srl (Gromo)	€ 1.063.671
Domobianca Srl (Domodossola)	€ 2.150.447	S.i.b.a. S.p.a. (Aprica)	€ 1.028.308
Ideallifte Srl (Castelrotto)	€ 2.131.265	Maniva Ski S.r.l.	€ 1.017.885
Baradello 2000 Spa (Aprica)	€ 2.121.211	Auronzo d'Inverno Srl	€ 1.016.435
Sciovie Gardenaccia Spa (Badia)	€ 2.071.750	Coppodellorsosnow Srl (Roccaraso)	€ 987.759
Consorzio Tolomeo (Nevegal)	€ 2.021.977	Val Setus Srl (Selva V.)	€ 953.465
Portamont S.r.l. (Selva V.)	€ 2.016.624	Roana 2000 Verena Srl	€ 890.952
Seggiovie Costabella Srl (Selva V.)	€ 1.858.010	Sci Club Crammont Mont Blanc (Pre' Saint Didier)	€ 889.250
Padon Marmolada Srl (Rocca Pietore)	€ 1.849.745	Campo Felice Srl (Rocca di Cambio)	€ 888.506
Doganaccia 2000 Srl (Abetone)	€ 1.739.838	Fed S.r.l. (Livigno)	€ 881.056
Turismo Lavarone Srl	€ 1.725.646	Piculin Ski Srl (San Martino in Badia)	€ 851.121
Arabba Fly Srl	€ 1.676.034	Misurina Neve Srl (Auronzo di C.)	€ 814.106
Kabinenbahn Welschnofen Ag (Nova Levante)	€ 1.658.480	Tierser Seilbahn A.g. (Tires)	€ 790.221
Palafavera Srl (Val di Zoldo)	€ 1.593.128	Trafoi Srl (Stelvio)	€ 736.742
Giogo San Vigilio Srl (Lana)	€ 1.588.712	Gestione Impianti Turistici Selvino S.r.l.	€ 688.448

GESPI

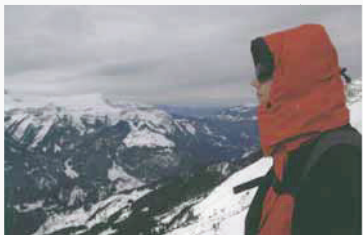
Sicurezza Piste

Ricambi Battipista

Ricambi Impianti a Fune

Abbigliamento Tecnico

Innevamento Programmato




GESPI S.r.l. • Lonato del Garda (BS) • +39 030 910 3427 • info@gespi.it • www.gespi.it



Schilthornbahn 20XX conclusa la parte funiviaria

Il 2 aprile 2026, è entrato in funzione l'ultimo impianto a fune del grande progetto Schilthornbahn 20XX. L'occasione è stata inoltre sfruttata da Schilthornbahn AG per lanciare contemporaneamente la nuova identità del marchio.

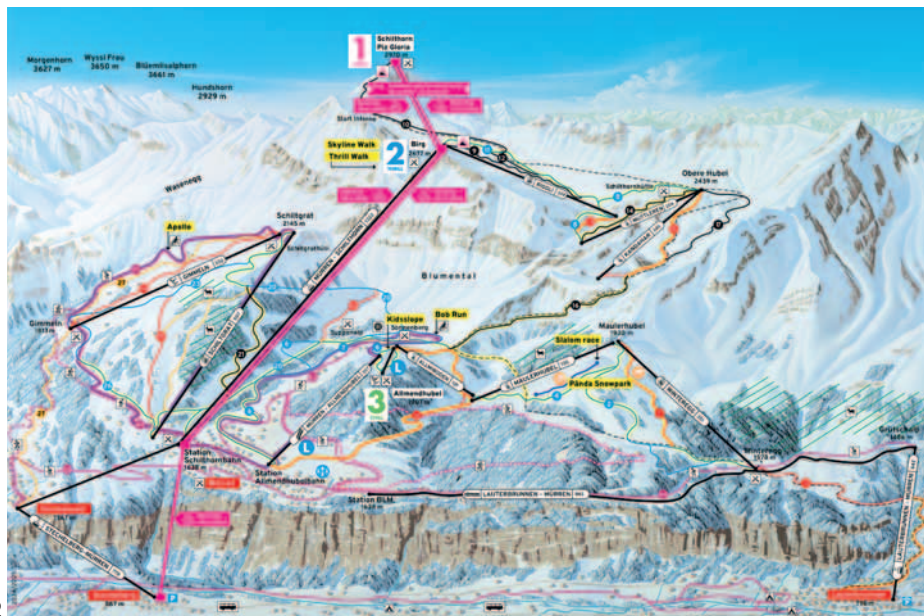


Per tre anni si è lavorato intensamente tra Stechelberg e lo Schilthorn: ora è stato raggiunto l'ultimo traguardo. La seconda e ultima tratta funiviaria tra Birg e Schilthorn è stata inaugurata. Oltre alla molto innovativa funivia a va e vieni tra Stechelberg e Mürren, considerata la più ripida al mondo,



1. Il nuovo marchio
2. La linea all'interno della ski map di Mürren
3. Cabine del primo tranco, a sinistra con il container mobile per trasporto merci e bagagli
4. La stazione di Stechelberg

18



Sono ora in esercizio anche tutti e quattro i Funifor sulla linea Mürren-Birg-Schilthorn.

Le tre linee sono state installate da Garaventa, con realizzazione completa da parte di Garaventa per quanto riguarda la funivia a va e vieni, mentre la costruzione delle parti fondamentali dei funitel è di Doppelmayr Italia nella sede di Lana (Italia) e le cabine sono Carvatech (gruppo Doppelmayr). Si tratta di 4 funitel a va e torna, affiancati su due linee, destinati ad operare in modalità a va e vieni.

L'impresa non è esente da critiche: il costo ha raggiunto 114 milioni di

franchi, contro i 45 milioni inizialmente previsti; ciò ha portato il costo del biglietto completo di salita e discesa per adulti a 115 franchi, inferiore solo a Jungfraujoeh e Matterhorn Glacier Paradise. In più la ricettività dei ristoranti non è stata adeguata alla nuova portata.

"Inizia una nuova era!", afferma Johannes Stöckli, presidente del consiglio di amministrazione della Schilthornbahn AG. *"Il completamento dell'ultima linea rappresenta un momento storico per la Schilthornbahn. Il fatto di aver potuto realizzare questo grande progetto secondo i*



quota neve n. 235 maggio - giugno 2026



1

1. Cabina del funivior sul secondo tronco

2. Brig da sud, in alto a sinistra Schilthorn

3. Brig da nord

tempi previsti è tutt'altro che scontato. Ancora maggiore è quindi la nostra soddisfazione per quanto realizzato e per il lavoro di tutti i partecipanti."

Anche il direttore Christoph Egger ³ esprime la propria soddisfazione: *"Oggi è un giorno di grande gioia, ma anche di sollievo. Dopo anni intensi di costruzione, siamo orgogliosi di poter concludere con suc-*



2



3

cesso questo importante progetto".

Nuove stazioni con elementi architettonici distintivi

Non solo gli impianti, ma anche le

stazioni di Stechelberg, Mürren, Birg e dello Schilthorn sono completamente nuove. Caratterizzanti sono le facciate in rame chiaro dei "finger dock", che conferiscono a tutte le sta-




"Il tuo lavoro occuperà gran parte della tua vita, e l'unico modo per essere davvero soddisfatto è fare un lavoro che consideri fantastico. E l'unico modo per fare un lavoro fantastico è amare quello che fai"

(Steve Jobs)

SEVIS Srl - Soraga di Fassa (TN) | www.sevis.it |

Invia il tuo CV a info@sevis.it

(Cantiere Col Rodella - Campitello di Fassa - TN)



zioni uno stile uniforme e riconoscibile. Notevole è anche la tecnologia funiviaria a vista con le ruote di colore magenta. Questa richiama elementi della storica stazione di Gimmelwald, il cui sviluppo tecnico negli anni '60 era considerato particolarmente innovativo. All'interno delle stazioni, l'uso diffuso del legno e le ampie superfici vetrate creano un'atmosfera luminosa e offrono una vista aperta sulla natura circostante.

Ulteriori sviluppi nelle stazioni

Mentre la parte funiviaria è completata, nei prossimi mesi saranno realizzati ulteriori interventi nelle stazioni. A Mürren, entro giugno, sarà realizzato un nuovo negozio sportivo con bar integrato al livello di imbarco e sbarco delle nuove funivie.

Nuovo impianto, nuova immagine

Schilthornbahn ha colto il completamento dei lavori anche per lanciare una nuova identità di marca. Al centro ci sono i "Legendary Moments", ovvero le esperienze speciali che gli ospiti possono vivere sullo Schilthorn. In stretta collaborazione con l'agenzia

bernese Stämpfli Kommunikation, l'azienda ha sviluppato una base di marca più definita. Il cambiamento è particolarmente visibile nell'immagine coordinata: il colore tradizionale magenta viene affiancato da una tonalità di rosso caldo. Il marchio denominativo "Schilthorn-Piz Gloria" è ora accompagnato da un simbolo grafico, il "Peak", una S stilizzata a forma di montagna. Anche il nuovo carattere

tipografico richiama la morfologia spigolosa della regione dello Schilthorn, mentre il linguaggio visivo si ispira alle condizioni meteorologiche dinamiche e spesso mutevoli.

Il nuovo design verrà introdotto progressivamente nella gestione. Con l'introduzione delle nuove divise del personale all'inizio della stagione invernale 2026/27, il processo di rebranding sarà completato.



2

DATI TECNICI		Stechelberg - Mürren	Mürren - Brig	Brig - Schilthorn
Quota valle	m	866	1.641	2.677
Quota monte	m	1.641	2.677	2.960
Dislivello	m	775	1.035	283
Lunghezza	m	1.194	2.775	1.753
Velocità	m/sec	7,0	12,0	12,0
Portata	p/h	800	800	1.245
Persone in cabina		85	100	100
Sostegni		2	1	0
Ø fune portante	mm	58	64	64
Ø fune traente	mm	42,5	30	30
Argano principale	kW	900	2x1.200	900/1.189

quota neve n. 235 maggio - giugno 2026

1. Schilthorn - Piz Gloria
2. Linea terzo tronco
3. Cabina funivior terzo tronco

Stazione sciistica gratuita in un parco



Cam Lawrence di Denver, uno skateboarder in estate, un giorno ha trovato uno snowboard nella spazzatura. Non aveva soldi per pagare i 200 dollari che costa un forfait in Colorado. Però ha trovato Ruby Hill, un parco pubblico con piccole colline che quando nevicava, gli ha permesso di scivolare. Nel corso del tempo, alcuni altri si sono uniti fino a creare una piccola comunità. Così Lawrence ha costruito i propri moduli, anche se precariamente.

Lungi dall'essere espulso da lì o essere costretto a ritirare tutto ciò, è stato contattato dalla città di Denver per sviluppare un progetto un po' più ambizioso in modo che chiunque con poche risorse potesse anche provare a fare snowboard o sciare. A poco più di 100 chilometri dalla città vi è la stazione sciistica del Winter Park Resort. E' gestito da Alterra Mountain Co, ma è di proprietà comunale di Denver che ha spinto per un progetto di sponsorizzazione tra i due centri. Così sono arrivati un paio di cannoni da neve per mantenere le condizioni di sciabilità per tre mesi
quota neve n. 235 maggio - giugno 2026

invernali, come un'intera macchina battipista. Anche un team di sha-

per arriva regolarmente per assistere nella manutenzione e fornire conoscenze tecniche.

il Dipartimento dei parchi e della ricreazione di Denver ha offerto corsi gratuiti di sci e snowboard, portando atleti olimpici a fare piccoli campi tecnici. Così ogni anno, non meno di 12.000 persone scivolano a Ruby Hill.

Per scendere dai moduli bisogna salire a piedi la collina. Ora Lawrence vuole rendere Ruby Hill Rail Yard più accessibile e inclusivo con l'installazione di un impianto di risalita. Per questo ha appena iniziato una raccolta fondi.

La soluzione più semplice!

MOVING CARPET

L'originale per sciatori, pedoni, ciclisti ...

Sunkid GmbH
Industriezone 39
6460 Imst · Austria

www.sunkid.it
info@sunkidworld.com
+39 348 2259465



La strana storia di un impianto a fune olimpico

GIORGIO MARCHELLI



Cortina d'Ampezzo giace in una valle alpina particolarmente ampia e con pendii inizialmente ad inclinazione contenuta. Da ciò deriva nei secoli una pluralità di frazioni contadine in prossimità dei campi. Al centro il nucleo amministrativo e commerciale, la chiesa principale, il cimitero (Cortina in ladino significa cimitero). Da tale struttura abitativa, incrementata poi con alberghi e seconde case, deriva un uso intenso di spostamenti in automobile lungo un reticolo di strade, che crea difficoltà per un efficace servizio di bus urbani o di skibus. Tale traffico tende prevalentemente al centro che è stato fortemente urbanizzato a scapito anche di viabilità e parcheggi.

Recentemente, sull'onda della promozione olimpica e della più recente evoluzione della tecnica sciistica (le piste nere o rosso scure non sono più temute ma sempre più ricercate) e della più attuale richiesta turistica, la consistente offerta alberghiera ampezzana di medio-grandi dimensioni è stata oggetto di un acquisto e ristrutturazione da parte di grandi catene alberghiere, prevalentemente

internazionali, con tipologia prevalente 5 stelle; si prevedono interessanti prospettive in termini di costanza di pieno riempimento e quindi ricadute positive, in termini economici, sia per la gestione degli impianti di risalita che per la parte commerciale.

In questo contesto è nato un progetto di intervento per un parcheggio pluripiano lungo la scarpata o pendio verso il corso d'acqua principale della

valle (torrente Boite) con 750 posti auto, in una zona laterale ai tennis Apollonio (stadio del ghiaccio naturale prima delle Olimpiadi del 1956). Dal parcheggio doveva partire un sistema meccanico di aiuto allo spostamento (tipo aeroportuale o come in essere ad esempio a Ortisei e Ischgl) con un obiettivo intermedio il punto centrale della città (dalle parti della chiesa) e terminal alla funivia di



Sopra: Cortina ski map, in verde la linea in questione (circa)
Sotto, rendering della prima idea progettuale

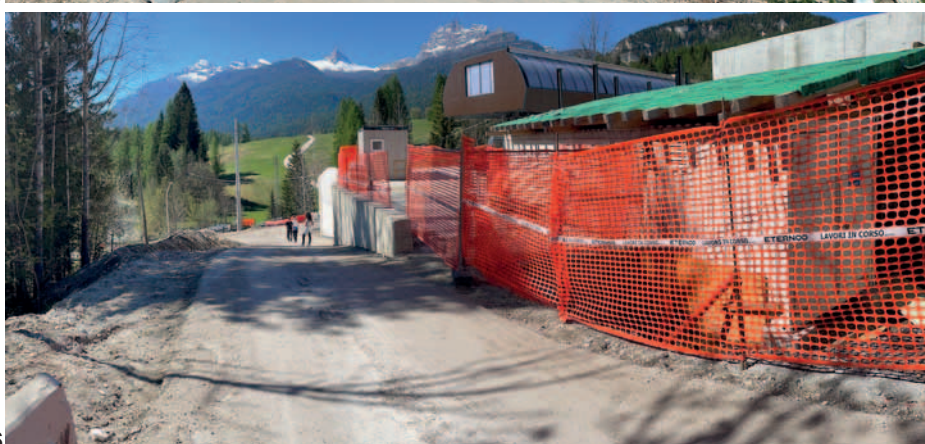
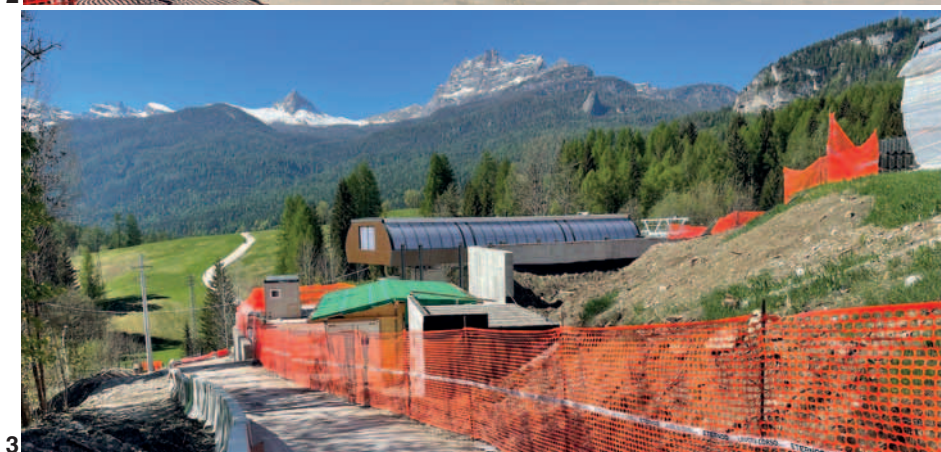


1 Faloria (arroccamento storico al versante sciistico orientale della valle di 700 p/h); per uno sviluppo di circa 600 m e circa 50 m di dislivello e un preventivo di 127 milioni di euro. Dalla parte occidentale del parcheggio la proposta prevedeva una telecabina di collegamento con il principale asse impiantistico del versante occidentale a Lacedel. Alla stazione a valle della telecabina (zona Apollonio) veniva prevista una struttura molto ampia e articolata con svariati servizi agli utenti ad iniziare dal noleggio e deposito sci.

L'interessante ma impegnativo progetto si è scontrato con le sue difficoltà (urbanistiche e geologiche) ed è naufragato. Rimane l'idea della telecabina in quanto SIMiCo è alla ricerca di una promessa "legacy" olimpica per Cortina da contrapporre alla contestata pista da bob.

SIMiCo è guidata, con pieni poteri per gli interventi olimpici, dall'architetto Fabio Massimo Saldini con un curriculum di tutto rispetto nel settore delle infrastrutture stradali e uomo di fiducia di Matteo Salvini vicepresidente del Consiglio dei ministri della Repubblica Italiana e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il progetto in linea di massima consiste in una telecabina a 10 posti, 2.400 p/h, dieci sostegni, una stazione di rallentamento per effettuare una curva, una lunghezza di poco più di un chilometro, per circa 200 m di



1. Linea tra stazione a valle e la stazione intermedia, in primo piano la Polveriera
2. Le cabine stoccate sopra la stazione a valle
3. La stazione a valle da sopra
4. La stazione a valle, a sinistra il garage cabine in costruzione
5. La stazione a valle da sotto
6. L'accesso all'impianto (2.400 p/h) difficilmente migliorabile, a destra la cabina elettrica

quota neve n. 235 maggio - giugno 2026

dislivello; viene messo a gara per un importo di 22,8 milioni di euro e la gara va deserta.

I due costruttori maggiori si defilano per ragioni varie che vanno dai tempi ristretti, una linea da definire, terreno con punti in movimento; ma specialmente, credo, per l'inaffidabilità della committenza pubblica a definire una data di inizio lavori (ritardo regolarmente verificatosi in seguito) che determina un restringimento, al limite dell'impossibile, dei tempi di realizzazione; inoltre risulta che non esiste un progetto ma solo un'idea con qualche schizzo.

La gara non viene riproposta a condizioni più favorevoli ma l'impianto viene assegnato a licitazione privata a condizioni che non conosco.

Il costruttore funiviario incaricato è Graffer spa, unitamente a Ecoedile srl e Veneto Strade spa. Graffer spa a suo tempo rilevò il magazzino, disegni ... dal fallimento di Graffer Seggiovie (della famiglia Graffer) che è stato uno dei maggiori e più importanti costruttori funiviari italiani e che realizzò anche gli impianti a fune per le Olimpiadi di Cortina 1956.

Elemento chiave di Graffer spa è il dott. Sergio Lima (la società ha come amministratore delegato Angelo Redaelli, viene diretta dai due figli, Lima si è ritagliata una posizione commerciale). Da quarant'anni è attivo nell'ambito delle skiarea italiane, in connotazioni diverse, in quanto sempre molto aperto e pronto a raccogliere le occasioni commerciali che si potevano presentare (rilevò l'azienda Prinoth dalla famiglia Rampini a passandola al gruppo Leitner, è stato amministratore di Poma Italia, è stato molto attivo nell'introduzione in Italia del primo innervamento di stampo europeo in Italia ...) con anche un inciampo (è stato in carcere per turbativa d'asta); a suo

vanto ricordiamo che ha collaborato e rifornito con continuità alcune tra le più prestigiose strutture di gestione delle ski area italiane.

Graffer spa (fatturato 2025 13,5 milioni di euro, 26 dipendenti) ha finora operato in costruzione di pochi impianti a morsa fissa, in azioni di riammodernamento anche difficili (ad esempio la funicolare di Chiaia a Napoli) ed in riposizionamenti di impianti a fune.

Graffer spa non ha mai costruito un ammortamento automatico, quindi l'impegno SIMiCo a Cortina diventa una prima volta resa possibile con il ricorso agli elementi certificati internazionalmente del costruttore funiviario turco Anadolu Teleferik, erede del fallimento STM (coinvolto in un incidente mortale per cedimento di un sostegno a causa di intervenuta carenza di viti e bulloni), costruttore in Turchia anche di impianti ad ammortamento automatico (telecabine fino ad 8 posti e seggiovie fino a 4 posti). Da Anadolu Teleferik vengono anche importate le cabine a 10 posti, una novità sia per la dimensione a 10 posti, sia in quanto precedentemente da STM venivano utilizzate cabine di costruzione Carvatech, prima che Carvatech confluisse nel Gruppo Doppelmayr.

La caratteristica principale, almeno per i media, di questa costruzione è la linea, che attraversa punti soggetti a frana. Nella lingua italiana il termine frana si applica sia agli eventi catastrofici sia a movimenti di scarsa entità. I terreni in pendio di montagna sono sovente soggetti a movimenti per gravità, presenza di acque sotterranee, composizione del terreno Il versante occidentale della valle d'Ampezzo è soggetto a tali movimenti che non hanno impedito una urbanizzazione, i sostegni di alcuni

impianti a fune del versante hanno qualche fondamento sovrastata da rotaie lungo le quali si può spostare la parte in elevazione per ripristinare la linearità della fune (senza avere l'attuale possibile controllo millimetrico di spostamento controllato da un punto alto, che in questo caso risulta il Belvedere di Pocol). Da più di un secolo il versante è attraversato dalla "Grande strada delle Dolomiti" (completata nel 1909) che ora in due punti (sopra Gilardon e a Lacedel) presenta un andamento verticale a onde per effetto delle correzioni di terreno che si sono man mano apportate (apparentemente senza ricorrere a cemento o metallo). In più vi è da ricordare l'apporto che può fornire la tecnica (avendo tempo, decisione e fondi). Restando in campo funiviario ed in situazioni prossime vorrei ricordare: a Riederalp (CH) la stazione a monte della telecabina Moosfluh e sostegno di avanzstazione sono stati realizzati per assorbire spostamenti orizzontali fino a 11 m e verticali fino a 7 m, per compensare gli effetti del ritiro del ghiacciaio Aletsch, il più lungo delle Alpi; a Sölden (A) la stazione a monte della telecabina Gaislachkogel, a 3.058 m di quota, e sostegno di avanzstazione sono stati realizzati in modo da assorbire, tramite martinetti idraulici, il variabile scioglimento del permafrost; a Hintertux (A) la telecabina Gletscherbus 3 ha alcuni sostegni che poggiano su un ghiacciaio a lentissimo movimento.

Sull'aspetto frana (naturalmente catastrofica) si è scatenata la stampa alla costante ricerca di audience e apparentemente dimentica di tutto il resto.

L'impianto è stato completato (quasi, ma definito tale da SIMiCo il 6/03/2026) in 4 mesi, un exploit specie se si considera che Graffer spa non risulta disporre di una struttura

Stazione di deviazione





Sopra: a sinistra la stazione a monte, a destra la copertura della stazione a valle della telecabina Lacedel - Socrepes
A lato, La stazione a monte e a sinistra il ristorante Kraler

per il premontaggio in stabilimento, tipico degli ammortamenti moderni, per cui montaggio meccanico e cablaggi elettrici risultano svolti in cantiere. Risultato rapido dovuto anche ad una squadra di montatori svizzeri, famosa per la sua efficienza e per non prendere troppo alla lettera le prescrizioni delle autorità italiane in termini di tempi ed orari di lavoro ...

L'impianto, definito essenziale per lo svolgimento dei giochi olimpici, non è stato finito in tempo per i giochi, e neppure per le Paraolimpiadi.

Quasi finito: le cabine sono ancora stoccate in un parcheggio a una certa distanza dalla stazione a valle; in linea risultano essere andate una o poche cabine per le prime prove, forse con l'argano di recupero. Il garage cabine a valle è ancora in costruzione. Il cantiere, dopo la dichiarazione di impianto finito, risulta praticamente abbandonato, con una sola cabina in linea.

Il costo finale (o quasi, visto che il cantiere è finito solo per definizione SIMiCo) ammonta a circa 35 milioni di euro, contro i 22,9 della gara di appalto. Su tale differenza sta intervenendo la Corte dei Conti.

Non è stata richiesta all'ANSFISA, l'agenzia addetta alla sicurezza degli impianti una visita di collaudo. Inoltre le domande dell'ANSFISA per il controllo delle certificazioni internazionali per le componenti che lo richiedono risulta rimasta senza risposta (saranno completamente valide?).

L'impianto arriva piuttosto discosto dall'impianto (Lacedel - Socrepes) che ne continua la salita in quota e alla partenza delle piste principali.



Non sono un progettista funiviario ma vorrei essere rassicurato che una progettazione di alto livello non sarebbe riuscita a risolvere i problemi legati ad una linea più diretta da Apollonio a Lacedel, contando sull'importanza olimpica e i pieni poteri di Saldini. Non si tratterebbe di una solita telecabina ma di un va e vieni classico (con semplice rinvio a Lacedel) o con due gruppi di più cabine da circa 30 posti, in sistema a morse fisse Funitel (ad esempio quanto fatto a Val Thorens da Bartholet) o 3S. Con un unico sostegno (probabilmente di grosse dimensioni e forse anche con una leggera deviazione per evitare sorvoli di abitazioni) per passare il corso d'acqua unendo le due sponde (così sono nati i primissimi impianti a fune). Una caratteristica interessante riguarderebbe la stazione di rinvio semplice e leggera con possibilità di inserimento nei pressi della stazione esistente a Lacedel. Il progetto avrebbe diversi "difetti": costerebbe meno rispetto alla telecabina; ancora molto meno come spese di gestione; potrebbe essere realizzato da un costruttore minore e non dai soliti due dominatori del mercato; però dovrebbe essere riconosciuto anche in Veneto e quindi in Italia il "soccorso integrato" (da anni valido in diversi paesi ed attualmente anche in Sudtirolo e Trentino); il non sorvolo di abitazioni attiene alla progettazione e forse ai pieni poteri

(per la telecabina è stato fatto demolire d'autorità l'edificio dei veterinari). Ma tutto questo è un'altra storia.

La stazione a valle, per ragioni a me sconosciute, non è più su terreno quasi piano (attualmente prevalentemente adibito a parcheggio gratuito) a fianco ai tennis Appollonio e in cima alla scarpata che scende al torrente Boite, come era nel quasi progetto iniziale ed i suoi rendering. E' stata spostata più a sud (circa 150 m) lungo un terreno a forte inclinazione, verso il corso d'acqua e più precisamente in un tratto a minore inclinazione che accoglie la ex Polveriera; ricordiamo che Hayden (Cortina in tedesco) era un comune di frontiera nell'impero Asburgico e quindi uno stoccaggio di esplosivi permanentemente era logico.

La denominazione di impianto dovrebbe essere variata da Apollonio - Socrepes a Polveriera - Socrepes.

La zona è marginale ed isolata (come si addice a una polveriera), di accesso pedonale non semplice per pendenza marcata a rischio gelo e ristretta per la presenza di una scarpata quasi verticale verso il torrente Bigontina (confluisce nel Boite), situazione che sembra impedire un accesso automobilistico con rotonda o slargo per le operazioni di discesa/salita degli sciatori. Il tutto in una situazione di ristrettezza di accesso all'impianto che dovrebbe avere una

portata oraria di 2.400 p/h.

La ristrettezza degli spazi cancella la progettata area di servizio all'utenza (noleggio, deposito ...) che attualmente rappresenta una costante nelle stazioni a valle degli impianti di arroccamento che partono dai paesi. Un caso per tutti: a Serfaus (bella stazione tirolese ma non a livello di Cortina) il rifacimento della telecabina Komperdellbahn ha dedicato al servizio citato 3.000 m², attrezzati da Patscheider Sport. A Cortina ho censito una dozzina di punti diversi di noleggio sci, sicuramente validi, ma che per questioni dimensionali medio-piccole difficilmente possono dare un servizio atteso da una clientela 5 stelle.

Sparisce, in pratica, l'arrivo a piedi di sciatori, senza scarponi e senza sci in spalla, dagli alberghi del centro spesso lungo le strade dello shopping; sostituito da un corrispondente aumento di traffico veicolare (mini bus degli alberghi). Sparisce anche un effetto sicuramente simpatico: dall'altra parte dei tennis Apollonio, rispetto alla linea funiviaria progettata, esiste il complesso scolastico di Cortina, valido anche per la parte alta della Valle del Boite; a fine lezioni mattutine si ha un consistente movimento di minibus degli sci club che prelevano i giovani atleti e li portano nelle zone di allenamento; durante lo spostamento un panino ed il cambio di abbigliamento ed attrezzatura. Con la struttura di servizi (deposito attrezzature in particolare) la trasmigrazione poteva essere più semplice con diminuzione di traffico veicolare.

Una stazione di deviazione è stata realizzata nei pressi della frazione di Mortisa per una curva in linea: le travi di rallentamento/accelerazione hanno una lunghezza ridotta, compatibile con un rallentamento/accelerazione da 6,0 m/sec a 2,0 m/sec (velocità per una deviazione di linea); quindi una stazione non di salita/discesa dei passeggeri la quale richiederebbe una riduzione di velocità a circa 0,5/0,2 m/sec e conseguentemente travi più lunghe.

La forte riservatezza dei dati tecnici di quest'impianto ha portato, nell'ignoranza del carattere della stazione intermedia, a richieste curiose e contrastanti: la richiesta di dichiarare il



tratto Cortina - Mortisa servizio di carattere pubblico; per contro la raccolta firme (marzo 2026) per vietare la salita/discesa di passeggeri alla stazione intermedia, per evitare fenomeni di parcheggio selvaggio nei dintorni di Mortisa.

La stazione a monte a Socrepes (non è meglio a Lacedel?) è piuttosto discosta (circa 300 m con circa 35 m di dislivello) dalla naturale prosecuzione verso monte (la telecabina Lacedel - Socrepes). Una complicazione è data dal fatto che lo spazio intermedio è costituito da pista da sci (penso non spostabile né diminuibile) ed un collegamento tramite tappeti mobili è al limite dell'impossibile. L'utenza così si restringerebbe ai soli sciatori (a Cortina la presenza invernale di pedoni non è marcata ma esiste), salvo un minimo flusso in direzione del ricostruito, e molto prossimo, nuovo ristorante della famiglia Kraler.

Un aspetto desolante di questa storia è stata la costante disinformazione, al limite della presa in giro.

A seguire alcuni esempi.

L'impianto avrebbe dovuto rappresentare una delle infrastrutture chiave per la mobilità durante le Olimpiadi e le Paralimpiadi; la stazione a monte invece si trova in mezzo a piste da sci, dista circa 3 km (lungo

la strada di zona) e circa 200 m di dislivello dalle tribune delle discese; inoltre l'impianto successivo sarebbe stato fermo o riservato ad atleti e addetti ai lavori, comunque arriva anch'esso lontano dalle tribune e su piste da sci.

Alla non disponibilità dell'impianto non ancora finito è stato attribuito il relativo scarso numero di spettatori e incassi per le discese olimpiche, ma in realtà solo le tribune della zona d'arrivo erano raggiungibili dal pubblico, il resto della pista e della montagna (impianti e rifugi compresi) era off limits per i non addetti ai lavori; per discutibili ragioni sportive anche nell'ambito della grandeur olimpica, più probabilmente come fascia di sicurezza contro potenziali attentati terroristici (in ricordo delle olimpiadi di Monaco del 1972).

L'impianto, secondo normativa, deve avere un parcheggio dedicato e si è arrivati a proporre come parcheggio dedicato quello di Acquabona a 4,9 km dai tennis Apollonio sulla strada molto trafficata di fondo valle.

Alla stazione a valle ho cercato con insistenza il cartello di cantiere (obbligatorio con le indicazioni circa il committente, il progettista ...) e non l'ho trovato.

Non mi stupirei se tale "legacy" venisse rifiutata e venisse richiesto lo smontaggio/demolizione dell'impianto con ripristino ambientale a carico dell'offerente.

Se l'impianto venisse finito ed entrasse in esercizio pubblico, molto difficilmente determinerebbe un numero interessante di passaggi (ricordo che non ha una pista sciistica di ricircolo); nello stesso tempo manterrebbe gli alti costi di gestione tipici di un impianto ad ammortamento; per non parlare dei costi di fine vita: smontaggio/demolizione e ripristino ambientale.

N.B. Le foto dell'impianto sono state scattate il 2 maggio 2026.

Sopra, la semplicità della stazione di rinvio Funitel a Val Thorens
A destra, l'unica cabina in linea posteggiata alla stazione a valle

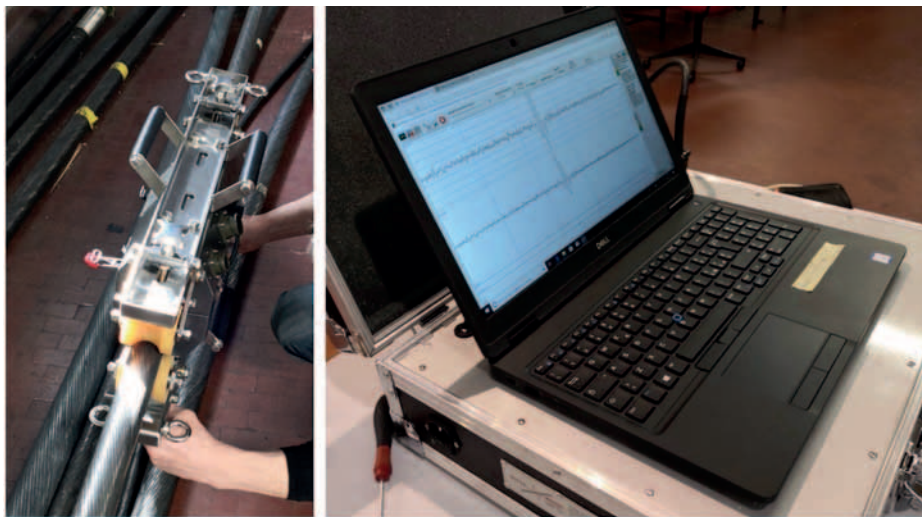


Esami magneto-induttivi sulle funi: frontiere

Dott. Ing. Giuseppe CALCAGNO, Politecnico di Torino, Dip. DIATI – Trasporti

Prof. Ing. Bruno DALLA CHIARA, Politecnico di Torino, Dip. DIATI – Trasporti

L'evoluzione dei controlli non distruttivi sulle funi: dall'esame con metodo magneto-induttivo e visivo agli ausili dei sistemi esperti; ruolo dell'I.A.



Come ben noto, la sicurezza degli impianti a fune dipende in modo diretto dallo stato di conservazione delle funi metalliche. Negli impianti a fune ed in quelli di sollevamento, la fune non è un semplice componente meccanico bensì l'elemento strutturale principale che supporta e trasferisce carichi, garantisce movimento all'intero impianto, ne condiziona appieno l'affidabilità. Da tale affermazione scaturisce l'importanza cruciale e la delicatezza insita nel controllo periodico dello stato della fune, comprensivo di usura, ossidazione e corrosione, anche negli attacchi di estremità per quanto possibile ed efficace. Per almeno sessanta anni il riferimento tecnico principale ed incontrastato è stato e rimane il metodo magneto-induttivo [1]: nuove tecnologie stanno però spostando da qualche tempo la frontiera verso sistemi

integrati, nei quali il segnale magnetico, l'ispezione assistita da strumenti automatizzati per visione artificiale, sistemi esperti fino alla proposta dell'uso dell'intelligenza artificiale (I.A.) concorrono alla costruzione di un quadro diagnostico più rapido, documentabile e ripetibile, che merita una riflessione sul ruolo dell'esperto umano e dei sistemi automatici: questi possono imitare sì l'esperienza ma senza responsabilizzarsi né prendere iniziative; possono tuttavia fornire un ausilio supplementare a chi esamina la fune.

In primis, si ritiene d'obbligo affermare con forza che il tema non è quindi la sostituzione dell'ingegnere o del tecnico esperto, ma il potenziamento della sua capacità di analisi: le nuove tecnologie possono ridurre i tempi di

esame, aumentare la tracciabilità dei risultati, concentrare l'attenzione dell'operatore sulle anomalie più significative, non sono però di per sé "intelligenti": semplicemente sono anche molto rapide nell'elaborare dati e nel correlare anche numerosissime variabili, nel caso in cui serva.

Il metodo magneto-induttivo (figura 1) si basa come noto sulle proprietà ferromagnetiche dell'acciaio: la fune viene saturata magneticamente per la sua intera estensione mediante uno strumento dotato di potenti magneti, oggi da 2000 Gauss, forse eccessivi, un tempo 500: eventuali discontinuità, rotture di fili, corrosioni, ossidazioni significative o riduzioni di sezione alterano il campo magnetico indotto; tali variazioni vengono rilevate da sensori dedicati che generano segnali visibili ed analizzabili.

Occorre ricordare che tale metodo, per sua natura intrinseca, non può rientrare appieno tra le metodologie quantitative, seppure sia affidabile, ma deve pur sempre essere considerato qualitativo; rimane compito dell'occhio esperto dell'operatore il decidere, in base alla lettura consapevole del tracciato, se procedere con un controllo visivo, l'eventuale apertura della fune (Figura 2) o con ulteriori analisi mediante strumenti in grado di approfondire in modo più puntuale e quantitativo il presunto problema rilevato.

La lettura dei tracciati resta e deve rimanere un'attività specialistica: il

1. Un detector per controllo magneto-induttivo su una fune chiusa, in laboratorio, con relativo registratore digitale
2. Esempio di apertura di due differenti funi traenti



segnale non è mai soltanto un numero, richiede conoscenza della fune, della sua tipologia, del suo passato d'impiego e manutentivo, delle condizioni di esercizio e delle soglie di accettabilità applicabili in base alle norme. Questo ribadisce la centralità del ruolo del tecnico qualificato del quale la tecnologia non riduce l'importanza bensì l'aumenta.

Accanto al controllo magneto-induttivo rimane fondamentale anche il controllo visivo poiché consente d'individuare difetti superficiali, corrosione evidente, deformazioni dei trefoli, schiacciamenti, abrasioni, lubrificazione anomala o contaminazioni esterne. Il limite del controllo visivo tradizionale è però altrettanto evidente: dipende dall'esperienza dell'operatore, dalle condizioni ambientali, dall'illuminazione, dalla velocità di osservazione, dal tempo a disposizione e dalla fatica umana. Proprio su questo punto si apre la nuova frontiera, tramite la visione artificiale (*computer vision*) possiamo pensare di trasformare l'ispezione visiva in un dato più oggettivo, registrabile ed analizzabile con strumenti.

Una fune in movimento può già oggi essere ripresa mediante telecamere ad alta risoluzione per un elevatissimo numero di frame/secondo, i sistemi di illuminazione controllata possono evidenziare difetti superficiali e inclusioni. I fotogrammi possono poi essere analizzati da algoritmi capaci di rilevare eventuali danni superficiali come variazioni geometriche, cromatiche e fili rotti esterni.

L'obiettivo non è produrre semplici fotografie, ma costruire una "mappa visiva" della fune. Ogni immagine può essere collegata a una progressiva metrica e al corrispondente segnale magneto-induttivo. La vera innovazione non consiste nel sostituire il tracciato magneto-induttivo con l'immagine, ma nel collegare i due mondi.

Questo passaggio è decisivo: la diagnostica non si basa più su un solo canale informativo, ma su una lettura integrata con cognizione di causa.

La visione di tale mole di dati è implicitamente ancora più faticosa e poco realizzabile da un operatore umano rispetto a quanto già non lo fosse l'i-

spezione visiva in sé; in quest'ottica i modelli di *Machine Learning* possono essere addestrati a riconoscere pattern ricorrenti: fili rotti, corrosione, usura localizzata, variazioni del passo dei trefoli sulla fune, schiacciamenti, anomalie cromatiche, accumuli di materiale estraneo o alterazioni della superficie.

I sistemi esperti, che nella loro evoluzione oggi assurgono alla denominazione di I.A. applicata alla visione artificiale, possono eseguire quattro funzioni principali [2].

a. Rilevamento: individuare il punto in cui compare una possibile anomalia.

b. Classificazione: distinguere tra corrosione, rottura, deformazione o intrusione.

c. Livello di attenzione: assegnare una priorità di analisi al difetto rilevato.

d. Report integrato: elenco delle anomalie con immagini associate, relative progressive metriche, confronto con esami precedenti e suggerimento delle aree da sottoporre a verifica umana.

In questo modo, il report non sarà più soltanto una sequenza di segnali ma un documento diagnostico multilivello, dove il tecnico potrà osservare il picco nel tracciato, verificare l'immagine della fune nello stesso punto e decidere se l'anomalia sia coerente con una rottura, una corrosione, un disturbo o un elemento di rilievo noto. Questa integrazione può risultare particolarmente interessante nei casi in cui il solo segnale magnetico risulti ambiguo. Una variazione locale può derivare da un filo rotto, da una discontinuità superficiale, da un effetto di contatto, da una variazione costruttiva o da un disturbo operativo. L'immagine associata può in effetti aiutare a ridurre l'incertezza [3].

Una delle frontiere più concrete e immediatamente applicabili agli esami magneto-induttivi di tipo LF ed eventualmente LMA [4] riguarda l'analisi numerica dei tracciati tramite l'uso di strumenti software dedicati. I segnali prodotti da un sistema MRT (*Magnetic Rope Test*) possono essere considerati come una serie di dati misurabili, filtrabili, confrontabili e

classificabili e in questo ambito, ambienti di calcolo come ad esempio Python, insieme a librerie quali NumPy, SciPy, Pandas e Matplotlib, permettono di trasformare il tracciato magneto-induttivo in un oggetto analitico più ricco. Il segnale può essere importato, normalizzato, filtrato, segmentato per progressiva e confrontato con soglie di riferimento. Il fine ultimo è passare da una lettura puramente visiva a una lettura numerica controllata [5]. Un aspetto particolarmente importante è l'uso corretto dei fili di test come riferimento di taratura. Nei tracciati di prova, i fili di diametro noto, applicati in una zona definita, generano picchi di ampiezza misurabile e ben distinta dal rumore di fondo. Questi picchi possono costituire una soglia pratica per comparare e poi valutare la significatività delle anomalie successive. L'algoritmo può calcolare automaticamente l'ampiezza dei picchi dati dai fili test e le anomalie successive vengono quindi evidenziate solo quando presentino ampiezza uguale o superiore alla soglia derivata dai fili di test. Questo approccio è particolarmente utile perché rende la valutazione più coerente tra esami diversi e riduce il rischio di interpretazioni soggettive, aumentando la ripetibilità e il confronto dello storico dei tracciati. Il risultato può essere rappresentato in forma tabellare o grafica, evidenziando le zone della fune che presentano una concentrazione di eventi degni di nota. In questo modo il tecnico può disporre di una lista ordinata dei tratti più critici, con progressiva, ampiezza e rapporto rispetto alla soglia di riferimento. Per quanto accennato, è utile sottolineare come un vantaggio innegabile degli strumenti numerici sia la possibilità di confrontare agevolmente tracciati acquisiti in momenti diversi in quanto l'esame deve essere considerato a tutti gli effetti un elemento decisionale per la manutenzione predittiva in quanto non conta soltanto sapere se un'anomalia esiste, ma capire se sta crescendo e con quale velocità, al fine di mettere in atto le dovute contromisure. Una singola anomalia può non essere critica se stabile ma può divenire tale se

quota neve n. 235 maggio - giugno 2026

TechnoAlpin: continuità, innovazione e visione per il futuro della neve tecnica

Con uno sguardo rivolto al futuro e radici solide nella propria esperienza, TechnoAlpin continua a rafforzare la propria presenza sul mercato italiano e internazionale. Il 2026 rappresenta un momento di evoluzione per TechnoAlpin: accanto a importanti innovazioni tecnologiche e a nuovi investimenti strategici, l'azienda affronta anche un significativo passaggio generazionale nella gestione commerciale del mercato italiano, confermando al contempo il proprio ruolo di riferimento nei grandi eventi internazionali e nella definizione degli standard dell'innevamento tecnico.

Snowmaster Italia



A partire da maggio Federico Zanardini assumerà il ruolo di responsabile vendite per l'Italia. Come si inserisce questo cambiamento nel percorso di TechnoAlpin?

Wolfgang Psenner: Dopo molti anni intensi, questo passaggio rappresenta per me l'inizio di una nuova fase, con un graduale ritiro dall'attività operativa. È un momento importante, ma anche molto positivo: il mercato italiano è solido, dinamico e caratterizzato da clienti estremamente competenti. In questi anni abbiamo sviluppato progetti complessi e costruito relazioni basate sulla fiducia. Sono convinto che questa continuità sarà garantita

anche in futuro.

Federico Zanardini: L'obiettivo è proprio quello di proseguire su questa strada. Il mercato italiano è strategico per TechnoAlpin e richiede un approccio sempre più orientato all'efficienza e alla sostenibilità. Vogliamo continuare a supportare i nostri clienti non solo con prodotti all'avanguardia, ma anche con un servizio integrato che accompagni l'intero ciclo di vita degli impianti.

Questo passaggio è stato annunciato ufficialmente durante i Snowmaker Days Italy. Che ruolo ha avuto l'evento?

Psenner: I Snowmaker Days rappresentano da sempre un momento di confronto diretto con il settore. L'edizione di quest'anno, organizzata tra Bormio e Livigno a fine marzo, ha riunito circa 130 operatori provenienti da diversi comprensori italiani ed è stata un'occasione ideale per condividere sia il cambiamento organizzativo sia le prospettive future.

Zanardini: È stata un'occasione preziosa anche per approfondire temi legati ai Giochi Olimpici Milano Cortina 2026. I partecipanti hanno potuto conoscere da vicino progetti chiave come l'innevamento della pista Stelvio e le infrastrutture che hanno avuto un ruolo centrale duran-

te l'evento. Inoltre, momenti di networking e scambio diretto – sia a Bormio che sulle piste di Livigno – hanno dimostrato ancora una volta quanto sia importante creare spazi di dialogo all'interno del settore.

Ad aprile TechnoAlpin era presente a Mountain Planet di Grenoble. Quali sono state le principali novità presentate?

Zanardini: Mountain Planet è una vetrina internazionale molto importante. Quest'anno abbiamo presentato diverse innovazioni che riflettono le principali direttrici di sviluppo dell'azienda: aumento dell'efficienza, digitalizzazione e affidabilità. Tra queste, la nuova lancia TL8 Double, la SnowFactory Tundra e la piattaforma digitale B.E.A.T.master. Parallelamente, continuiamo a sviluppare le nostre soluzioni consolidate come le macchine TT e TR e i sistemi software, che rappresentano una base fondamentale per molti clienti.

Entrando nel dettaglio, cosa rende la TL8 Double particolarmente innovativa?

Zanardini: La TL8 Double nasce con un obiettivo chiaro: aumentare la capacità produttiva mantenendo un'elevata efficienza economica. Grazie alla presenza di due teste TL8 su un unico tubo, è possibile raddop-

Wolfgang Psenner



Federico Zanardini





piare la produzione di neve senza duplicare le componenti principali dell'impianto.

Psenner: Questo significa maggiore efficienza e un rapporto investimento/prestazioni molto interessante. Inoltre, il sistema dispone di otto livelli di regolazione che permettono di adattare con precisione il flusso d'acqua alle condizioni meteo, garantendo una qualità della neve costante. È una soluzione pensata per aumentare la capacità produttiva mantenendo alti standard di affidabilità e semplicità operativa.

Anche la digitalizzazione gioca un ruolo sempre più importante. Qual è il contributo di B.E.A.T.master?

Zanardini: B.E.A.T.master rappresenta un'evoluzione significativa nel modo in cui viene gestita la manutenzione. Si tratta di una piattaforma digitale che consente di pianificare, documentare e monitorare tutte le attività in modo strutturato e accessibile da qualsiasi dispositivo.

Psenner: Il passaggio dalla gestione cartacea a quella digitale porta vantaggi concreti: maggiore trasparenza, migliore coordinamento tra i team e una visione sempre aggiornata dello stato degli impianti. Questo si traduce in una maggiore affidabilità operativa.

Zanardini: Inoltre, la possibilità di



condividere dati e risultati in tempo reale facilita la collaborazione con il Service di TechnoAlpin e permette di intervenire in modo più rapido ed efficace.

Guardando oltre i prodotti, quali sono le principali novità a livello aziendale?

Psenner: Un progetto molto importante è l'apertura, prevista per giugno, della nuova sede in Slovacchia, nei pressi di Žilina. Il sito includerà anche una nuova area di saldatura e permetterà di aumentare significativamente la nostra capacità produttiva. Si tratta di un investimento strategico che ci consente di rispondere alla crescente domanda globale mantenendo ele-

vati standard qualitativi.

Infine, il ruolo di TechnoAlpin nei grandi eventi continua a rafforzarsi. Cosa significa essere partner per appuntamenti come Olimpiadi e Mondiali?

Zanardini: Dopo i Giochi Olimpici Invernali Milano Cortina 2026, saremo Official Supplier anche dei Campionati Mondiali di Sci Alpino 2027 a Crans Montana. È una conferma molto importante. Questi eventi rappresentano una vetrina globale e dimostrano la fiducia che il settore ripone nelle nostre tecnologie. Allo stesso tempo, sono uno stimolo continuo a innovare e a garantire prestazioni sempre all'altezza delle aspettative.



Nasce Presolana Ski Arena 365

Neveplast e Presolana Ski annunciano la nascita di Presolana Ski Arena 365, il nuovissimo progetto dedicata all'allenamento di atleti e sci club, all'avviamento allo sci, allo snowboard e al freestyle 12 mesi l'anno, grazie all'ultimissima generazione delle superfici Neveplast (AllRide e FreeStyle).



Un progetto unico tra innovazione, territorio e sport

Presolana Ski Arena 365 nasce in una delle località montane più iconiche e autentiche della Lombardia, nel cuore delle Prealpi Orobie, a meno di un'ora da Bergamo e circa 90 minuti da Milano, città simbolo dell'innovazione e sede dei Giochi Olimpici Invernali Milano Cortina 2026. Una posizione strategica che rende l'impianto facilmente raggiungibile da tutto il Nord Italia e dall'intero arco alpino.

Il progetto si distingue per una combinazione di elementi chiave: tecnologia d'avanguardia (utilizzo delle nuovissime superfici Neveplast per sci alpino, snowboard e freestyle), visione territoriale (valorizzazione della Presolana come polo sportivo e turistico fruibile tutto l'anno), sostenibilità ambientale (materiali certificati, attenzione al paesaggio, economia circolare) e impatto sportivo e sociale (allenamento, formazione, inclusione e promozione della pratica sportiva tra i giovani).

Caratteristiche tecniche

Il progetto si sviluppa su una superficie sciabile di circa 4000 m² e comprende: una pista principale lunga 240 m, larga 14 m, con pendenza media del 18%, realizzata con superficie Neveplast AllRide studiata per sci e snowboard con sensazioni paragona-

bili alla neve compatta, dotata di sistema di cronometraggio permanente per allenamenti e test tempi; un'area FreeStyle con pista dedicata di 90 m, equipaggiata con 5 strutture tra box e rail e superficie Neveplast FreeStyle, progettata per salti, trick e manovre tecniche in totale sicurezza; un sistema video integrato e automatizzato per la video-analisi immediata di ogni run; uno skilift dedicato, che permette un elevato numero di risalite e favorisce allenamenti intensivi, continui e realistici.

Il pacchetto offerto agli sci club e alle squadre prevede anche la fornitura in loco di pali per gli allenamenti. Un grazie speciale a LISKI, eccellenza del nostro territorio, che ha fornito i pali da slalom e da gigante, contribuendo alla qualità e alla sicurezza di Presolana Ski Arena 365.



Un laboratorio permanente per allenamento e ricerca

Presolana Ski Arena 365 si propone come centro tecnico di riferimento in Italia per gli allenamenti pre-stagionali di sci club e squadre nazionali, la video-analisi e il perfezionamento della tecnica, i test di materiali e attrezzature con brand e partner, i corsi di avviamento e perfezionamento per bambini, adulti e scuole sci, i programmi "neve in città" e i percorsi propedeutici con sbocco sulle piste della Lombardia in inverno, oltre a eventi, gare, challenge aziendali e giornate dedicate ai media e alle riviste specializzate.

Grazie alle superfici Neveplast, sviluppate in oltre 25 anni di R&D a contatto con allenatori, tecnici federali, atleti e sci club di tutto il mondo, la pista garantisce ripetitività del gesto tecnico, stabilità, sicurezza e continuità di utilizzo in ogni stagione. Neveplast ha un unico business: realizzare piste da sci "year round" ed è presente con 2700 impianti in tutto il mondo dai comprensori alpini alle località urbane e ai Paesi a clima caldo: un know-how internazionale che confluisce oggi nella Presolana Ski Arena 365.

Ultimissima generazione prodotti Neveplast

AllRide superficie che ricopre la pista principale

AllRide rappresenta l'ultima generazione di superfici Neveplast ed è una vera rivoluzione nel mondo delle piste da sci in materiale sintetico.

Non è un semplice aggiornamento, ma un prodotto completamente nuovo, nato da anni di ricerca sulla geometria della superficie, sulla composizione del materiale e sul suo comportamento dinamico sotto lo sci. AllRide permette di impostare curve in conduzione in modo naturale, lavorare con precisione su slalom e gigante e svolgere allenamenti tecnici di alta qualità, continui e ripetibili, indipendentemente da meteo e stagionalità. Grazie alla sua progressività e facilità di utilizzo, è ideale anche per l'apprendimento e il divertimento, risultando perfetta sia per sci club e squadre agonistiche sia per sciatori di ogni livello. Neveplast AllRide si adatta particolarmente anche per progetti di riabilitazione sportiva. Le sue caratteristiche di scorrevolezza e stabilità, unite alla capacità di riprodurre il comportamento della neve vera, la rendono ideale per percorsi di recupero funzionale e rieducazione motoria di sciatori e snowboarder dopo infortuni o traumi.

FreeStyle superficie che ricopre la pista dedicata allo snowpark

FreeStyle nasce con un obiettivo chiaro: creare, per la prima volta, una superficie progettata specificamente per gli snowpark. Non è un adattamento di prodotti esistenti, ma una soluzione sviluppata ascoltando le reali esigenze del freestyle moderno. Garantisce scorrevolezza, stabilità e sicurezza, consentendo l'impostazione progressiva e controllata di trick, salti e manovre. È ideale per box, rail e strutture di diverso livello tecnico, con particolare attenzione ai landing, offrendo un'esperienza di allenamento realistica, costante e utilizzabile tutto l'anno.

Perché allenarsi alla Presolana Ski Arena 365

Presolana Ski Arena 365 offre alta densità di passaggi, grazie ai turni programmati e all'assenza di affollamento, che permettono a ogni atleta di effettuare numerose discese in tempi ridotti; condizioni controllate, con pendenza costante e fondo uniforme ideali per lavorare su tecnica, appoggi, tempi di curva e creazione della velocità in massima sicurezza; continuità dell'allenamento, con la possibilità di programmare cicli di lavoro strutturati e sessioni di videoanalisi; integrazione con la preparazione atletica, grazie alla facilità di organizzare anche la preparazione a

quota neve n. 235 maggio - giugno 2026



secco; attività garantita 365 giorni l'anno, indipendentemente da meteo e innevamento.

Sostenibilità e integrazione con il territorio

Il progetto si inserisce in una strategia di rilancio della Presolana come destinazione turistica montana moderna, accessibile e sostenibile. Riattiva aree oggi sottoutilizzate, valorizza le strutture esistenti e crea un nuovo flusso di visitatori, atleti e scuole, con ricadute positive su ospitalità, ristorazione e servizi.

Genera occupazione stabile e contribuisce alla riqualificazione complessiva del territorio in chiave sportiva, educativa e turistica, diventando un motore economico locale basato sull'innovazione e sulla valorizzazione della montagna come luogo di formazione, benessere e ricerca.

Presolana Ski Arena 365 nasce con una visione fortemente orientata alla sostenibilità ambientale.

Le piste sono realizzate con Neveplast AllRide e Neveplast FreeStyle, entrambi prodotti certificati ISCC+ e fatti con materie prime provenienti per il 90% da fonti non fossili, a testimonianza di un impegno concreto

verso la transizione ecologica e la riduzione dell'impatto ambientale dei materiali impiegati.

La struttura della superficie Neveplast permette inoltre all'erba di crescere sotto gli steli artificiali, mantenendo la permeabilità del suolo. Questo aspetto, oltre a contribuire alla scorrevolezza della superficie, è una testimonianza concreta della compatibilità tra Neveplast e natura: l'infrastruttura sportiva non sigilla il terreno, ma dialoga con esso.

Rigenerazione

Al termine del proprio ciclo di vita, le superfici possono essere recuperate, processate e rigenerate per la produzione di nuove piste, in un sistema di economia circolare che minimizza gli sprechi e prolunga il valore dei materiali. La durata prevista dei prodotti, stimata tra i 15 e i 20 anni, garantisce infine una sostenibilità duratura, riducendo la necessità di sostituzioni e l'impatto ambientale complessivo. Presolana Ski Arena 365 rappresenta così un modello di montagna sostenibile, in cui tecnologia, ricerca, estetica e responsabilità ambientale si fondono per offrire un'esperienza sportiva avanzata, accogliente e rispettosa dell'ecosistema.

Misting System

Le piste sono inoltre dotate del nuovo Neveplast Misting System, un innovativo sistema di nebulizzazione specificamente progettato per l'utilizzo sulle superfici Neveplast. Il sistema consente una lubrificazione omogenea e costante della pista, migliorando la scorrevolezza e la sensazione di neve compatta, con un consumo minimo di acqua ed energia. Il principio di funzionamento assicura che la superficie resti umida e performante, ma che gli utilizzatori non si bagnino, garantendo così comfort, efficienza e sostenibilità in ogni fase d'uso.



AIM: il nuovo standard Teufelberger-Redaelli per il monitoraggio intelligente delle funi

AIM (Alliance for Intelligent Rope Monitoring) è l'innovativa piattaforma sviluppata da Teufelberger-Redaelli e Raidyn, con il supporto di partner specializzati nel controllo magneto-induttivo. L'obiettivo è offrire un sistema di monitoraggio completo, preciso e utilizzabile su qualsiasi impianto di risalita, nuovo o esistente.



Tecnologie integrate

Il dispositivo combina un sensore magneto-induttivo, per rilevare variazioni della sezione metallica e difetti interni, e un sistema visivo ad alta risoluzione, capace di individuare difetti

superficiali e variazioni geometriche della fune anche durante il servizio dell'impianto. Il funzionamento senza contatto consente di ispezionare la fune alla velocità nominale, riducendo la necessità di rallentamenti o fermi.

Analisi automatica con AI

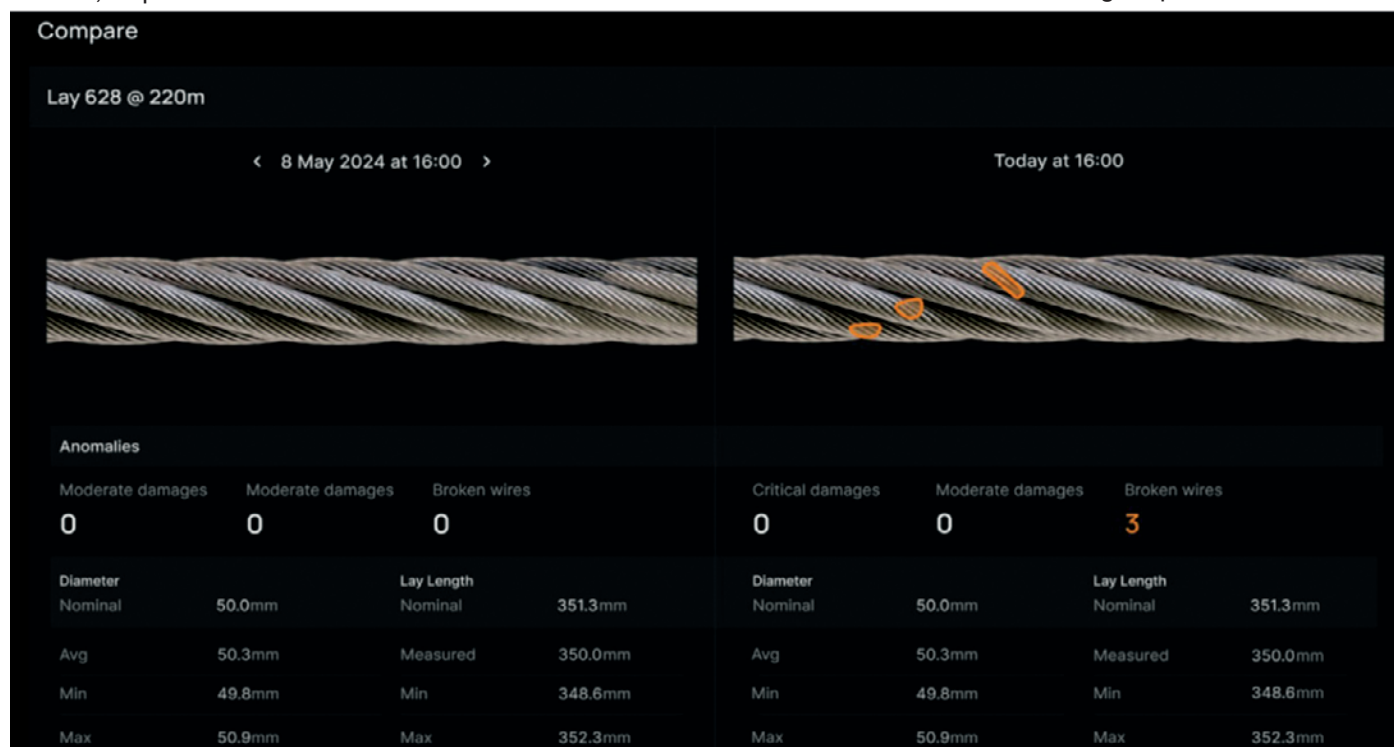
L'algoritmo di intelligenza artificiale integra i dati dei due sistemi, identifica automaticamente le anomalie e ne traccia l'evoluzione nel tempo. La frequenza dei controlli è configurabile in base ai cicli dell'impianto, abilitando una manutenzione realmente predittiva.

Benefici principali

Il sistema migliora la sicurezza, riduce i costi di manutenzione e minimizza i downtime, un aspetto cruciale per impianti con elevati volumi di esercizio. Inoltre, supporta gli operatori nelle ispezioni, fornendo dati più dettagliati rispetto a un controllo visivo tradizionale.

Validazione sul campo

Dopo una significativa fase di test in laboratorio, lo strumento è stato provato su diversi impianti, confermando robustezza e affidabilità in condizioni reali. Rappresenta oggi una nuova generazione di strumenti diagnostici per la gestione sicura ed efficiente delle funi negli impianti a fune.



Doppelmayr Mexico inaugura il Teleférico Uruapan

Doppelmayr ha inaugurato con successo la telecabina urbana di Uruapan, un traguardo nell'ambito delle infrastrutture pubbliche sviluppato in stretta collaborazione con il Governo dello Stato di Michoacán. Il progetto rappresenta una delle iniziative di mobilità sociale più significative dell'attuale amministrazione, migliorando accessibilità, connessioni e qualità della vita per migliaia di residenti di Uruapan.



Un investimento strategico pubblico nella mobilità urbana

Con un investimento pubblico di 3.200 milioni di pesos messicani (circa 157 milioni di euro), il Teleférico Uruapan è un progetto strategico interamente finanziato dallo Stato, progettato per offrire un sistema di trasporto pubblico moderno, efficiente e accessibile. Uruapan, con i suoi 357.000 abitanti e una produzione pari all'8,5% del PIL del Michoacán, beneficia ora di una soluzione di mobilità integrata che supporta sia lo sviluppo sociale sia quello economico della città.

Collegamenti rapidi e affidabili in tutta la città

Con uno sviluppo di otto chilometri da est a ovest, la linea urbana riduce i tempi di percorrenza a soli 27 minuti, dimezzando i tempi rispetto agli spostamenti in autobus. Inoltre, contribuisce a ridurre problematiche storiche legate alla congestione del traffico e alla frammentazione urbana.

Il sistema è composto da sei stazioni strategicamente posizionate che col-



legano i principali poli economici, sanitari e dei servizi pubblici della città:

- Hospital Regional
- Libramiento Aeropuerto
- Boulevard Industrial
- Palacio Municipal
- Centro
- Parque Nacional

Integrando strutture sanitarie, servizi pubblici, aree amministrative, zone commerciali e principali corridoi di mobilità, la telecabina rafforza i collegamenti e migliora la mobilità quotidiana urbana.

"Siamo molto orgogliosi di aver realizzato il Teleférico Uruapan, un progetto che avvicina le persone, accorcia distanze che un tempo sembravano impossibili e trasforma la vita quotidiana di migliaia di famiglie. Oltre all'infrastruttura, questo sistema rappresenta nuove opportunità, risparmio di tempo e una migliore qualità della vita per chi lo utilizza ogni giorno. Il progetto è stato sviluppato secondo i più elevati standard tecnici, di sicurezza e ambientali, riflettendo il nostro impegno per una mobilità sostenibile e inclusiva", ha dichiarato Konstantinos Panagiotou, CEO di Doppelmayr Mexico.

Trasporto pubblico ad alta capacità e accessibile

Il nuovo sistema opera con 91 cabine OMEGA V di ultima generazione e ha

una capacità fino a 1.500 persone/ora per direzione, consentendo il trasporto di circa 54.000 persone al giorno. Per garantire un'ampia accessibilità, la tariffa è stata fissata a 11 pesos messicani (0,54 euro), rendendo il sistema una soluzione di trasporto pubblico efficiente, accessibile e inclusiva.

Un motore di trasformazione sociale e ambientale

Oltre a migliorare la mobilità, il Teleférico Uruapan contribuisce già alla riqualificazione degli spazi pubblici e al rafforzamento della vita comunitaria.

Spazi comunitari: ogni stazione integra servizi pubblici come un museo interattivo, strutture sportive e servizi municipali, trasformando le stazioni in veri e propri poli di quartiere.

Sostegno al commercio locale: la telecabina stimola l'economia locale grazie allo sviluppo di un nuovo mercato nella parte occidentale della città, creando opportunità per piccole imprese e produttori locali.

Sicurezza e sostenibilità: l'introduzione dei "Senderos Seguros" garantisce accessi pedonali protetti alle stazioni, mentre il sistema, alimentato al 100% elettricamente, elimina le emissioni locali contribuendo a migliorare la qualità dell'aria e l'ambiente urbano.



DATI TECNICI

Dislivello	m	123
Lunghezza	m	8.000
Portata	p/h	1.500
Velocità	m/sec	6,0
Cabine		91

La guerra in Iran ha portato al blocco di Trojena



Il progetto per costruire un'intera stazione sciistica all'aperto in Arabia Saudita stava riscontrando seri problemi. Ora la guerra in Iran cancella tutte le opere e mette in dubbio il futuro di Trojena.

L'Arabia Saudita ha esercitato il suo diritto di recesso su due contratti di costruzione fondamentali per lo sviluppo di Trojena. La mossa colpisce direttamente la società di costruzioni italiana Webuild, che ha avuto il compito di realizzare il sistema di tre dighe necessarie per la creazione di un immenso lago centrale, così come la struttura architettonica d'avanguardia conosciuta come "Il Pio". Questa cancellazione, che è entrata in vigore il 29 marzo 2026, ferma alcune opere che erano circa al 30% della loro esecuzione.

Per il futuro della stazione di Trojena, questa decisione rappresenta un duro colpo per la sua fattibilità tecnica. Il lago centrale è il pilastro fondamentale su cui è basato l'intero progetto, poiché dal lago l'acqua alimenterebbe il sistema di produzione della neve per coprire i 36 chilometri di piste da sci

previsti in una regione in cui le precipitazioni sono estremamente scarse.

La risoluzione del contratto Webuild, unita a quella dell'appaltatore malese Eversendai, incaricato di fornire le enormi quantità di acciaio necessarie, suggerisce per gli esperti una fine quasi certa dei piani di completamento della stazione come originariamente concepito.

Tecnicamente, il lago Trojena è un lavoro di ingegneria senza precedenti in un ambiente desertico. Con una superficie di 2,8 chilometri, il serbatoio è stato progettato per ospitare fino a 2,7 milioni di metri cubi di acqua disalata.

Il sistema era composto da tre dighe in cemento e pietra, con quella principale formata da una parete di 145 metri di altezza e mezzo chilometro di lunghezza. Un aspetto unico del suo design era che la struttura della diga doveva curvare verso l'esterno, sfidando i principi standard dell'ingegneria idraulica. Per alimentare questa oasi artificiale nelle montagne di Neom, il piano era quello di pompare acqua dissalata dal mare utilizzando esclusivamente energia rinnovabile. Inoltre, era stato previsto un sofisticato sistema di recupero dell'acqua per rendere il ciclo rigenerativo e ridurre così gli elevati costi operativi di dissalazione.

I costi del progetto Trojena sono saliti fino a raggiungere i 38.000 milioni di dollari, il che significa raddoppiare le stime iniziali di appena due anni fa. Questa pressione finanziaria ha costretto le autorità saudite a fare

drastici tagli alla spesa pubblica e a rivalutare la portata dei loro progetti faraonici all'interno del piano "Vision 2030", che mira a diversificare l'economia oltre il petrolio. La cancellazione coincide con la dichiarazione del ministro delle Finanze francese, Roland Lescure, secondo cui tra il 30 e il 40 per cento della capacità di raffinazione del Golfo Persico è stato danneggiato o distrutto dagli attacchi di rappresaglia dell'Iran, che ha causato un deficit di 11 milioni di barili al giorno nei mercati petroliferi mondiali. Lescure ha avvertito che il ripristino delle strutture danneggiate potrebbe richiedere fino a tre anni, e la riattivazione di quelli che sono stati chiusi con urgenza, diversi mesi.

Nonostante la risoluzione, Webuild ha confermato che NEOM rimborserà tutti i costi maturati e i costi di smobilitazione fino ad oggi, mantenendo la società di costruzioni indenne contro gli effetti della risoluzione contrattuale. Nel frattempo, il sogno di sciare sulla neve prodotto con acqua di mare in mezzo al deserto sembra sicuramente allontanarsi verso un futuro incerto.



**Sopra, dal progetto Trojena
Sotto, lavori interrotti a Trojena**

Il fatturato 2025 del Gruppo HTI sale a 1.622 miliardi di euro

Il gruppo HTI protagonista a livello mondiale nel settore degli impianti a fune (Leitner, Poma, Bartholet), dei battipista, veicoli cingolati e gestione della vegetazione (Prinoth e Jarraff), dell'innevamento programmato e sistemi di abbattimento polveri (Demacenko, Hkd e Wlp), dell'energia eolica (Leitwind), dell'idroelettrico (Troyer) e della gestione digitalizzata dei comprensori sciistici (Skadui) segna un nuovo record a quota 1 miliardo e 622 milioni di euro con un +15,8% rispetto al 2024; come annunciato a Vipiteno il 13 aprile 2026.

Una crescita complessiva che accompagna numeri importanti anche sul fronte degli investimenti in ricerca e sviluppo e sul versante dei collaboratori. Se questi ultimi sono aumentati raggiungendo la soglia dei 5.000, distribuiti in tutto il mondo, sono gli investimenti in ricerca e sviluppo (42,5 milioni) a dare un segnale estremamente positivo all'esercizio anche in ottica futura. Altro dato significativo è rappresentato dai 3,3 milioni destinati alla formazione del personale. Entrando nel dettaglio del fatturato, il 43% viene prodotto nell'arco alpino, il 26% in Nordamerica, l'11% in Asia e il

9,5 % in centro e sud America. A farla da padrone è il settore funiviario con il 60% del fatturato di gruppo. Complessivamente nel 2025 sono stati installati oltre 80 nuovi impianti a fune, venduti oltre 1000 battipista e veicoli cingolati e oltre 2000 generatori neve. Il 2025 ha visto anche sostanziali novità corporate con l'ingresso nel Gruppo di HKD Snowmakers, azienda specializzata nel settore dell'innevamento programmato con sedi negli Usa e in Canada, ingresso che ha rafforzato così ulteriormente la presenza di HTI sul mercato nordamericano.

IMPIANTI A FUNE

Seik entra in HTI

Da fine aprile 2026 il gruppo HTI diventa azionista di maggioranza dell'azienda altoatesina Seik, rafforzando ulteriormente la propria presenza nel settore del trasporto materiali.

HTI è già protagonista nella movimentazione di materiali su terreni complessi grazie a soluzioni come Flyingbelt, sistema brevettato che combina i vantaggi dei trasportatori a nastro e degli impianti a fune, Blondin, gru a cavo per grandi opere infrastrutturali, e sistemi a fune per applicazioni specialistiche.

Le soluzioni sviluppate da Seik si integrano in modo complementare con quelle del gruppo HTI, consentendo di offrire la più ampia e completa gamma di soluzioni per il trasporto di materiali su fune disponibile a livello globale: dai sistemi continui per grandi volumi alle soluzioni più

flessibili e specialistiche per cantieri complessi e ambienti estremi.

Fondata nel 1991, Seik ha ridefinito il trasporto materiali con impianti a fune all'avanguardia. Dal primo carrello



motorizzato brevettato agli impianti progettati per operare in condizioni estreme, l'azienda di Trodena ha costruito una reputazione basata su competenza tecnica, affidabilità e innovazione continua.

Dopo il primo grande progetto in India nel 2004, Seik ha avviato un percorso di crescita internazionale che oggi la vede presente in 16 Paesi. Tra i sistemi più rappresentativi si distinguono lo Skydumper, con una portata di 40 tonnellate e recupero energetico, e lo Skytruck, un carro-ponte su funi con portata di 30 tonnellate utilizzato nella costruzione di dighe e ponti. L'offerta comprende inoltre teleferiche con carrelli motorizzati, sistemi per rifugi alpini (Skycargo), soluzioni di dragaggio su fune, pipeline aeree e sistemi customizzati come SkyX, o la recente gru a portale da 25 tonnellate realizzata in Honduras che raggiunge una profondità di lavoro di 600 metri. Infine, l'azienda è attiva anche nel settore forestale, dove offre attrezzature e carrelli motorizzati dotati di tecnologie avanzate (Skytiger), tra cui il recente sistema di freno di emergenza su fune portante.

Due seggiovie per Dachstein west

Input testo e immagini da remontees-mecaniques.net (Rodo_Af)

Nel 2025 la Bergbahnen Dachstein Salzkammergut ha realizzato, nell'ambito di un'importante ristrutturazione dell'area, la costruzione di due seggiovie Leitner al centro del comprensorio sciistico di Dachstein west (Austria - Salisburghese). I due impianti consentono il collegamento nei due sensi tra le zone di Gosau e Annaberg. Le due stazioni a valle formano un complesso unito ed hanno in comune il garage seggiole.

Si tratta in entrambi i casi di seggiovie ad ammortamento a sei posti con sedute riscaldate, cupole di protezione e barra di sicurezza con apertura automatica.

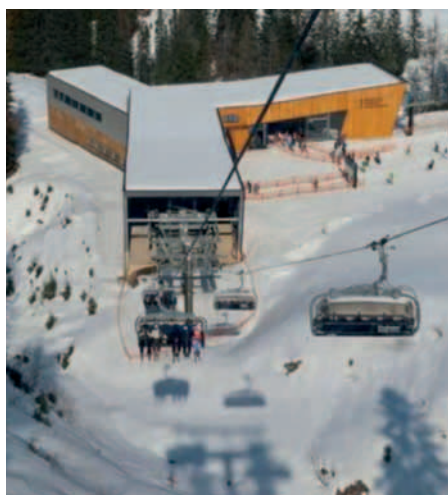
La parte architettonica delle stazioni di entrambi gli impianti è stata curata da Salzmann Ingenieure ZT GmbH di Bregenz.

La seggiovia Angeralm consente agli sciatori provenienti da Gosau di dirigersi verso il settore di Annaberg. Sostituisce una sciovia biposto, risalente al 1983 e costruita da Steurer (1.198 p/h), consente di migliorare notevolmente il collegamento, sia in termini di portata oraria che di comfort.

La stazione a valle (1.329 m) è motrice e l'imbarco è assistito da un tap-



Ski map di Dachstein west e le due stazioni a valle unite





1



1



2



2

1. Stazione a monte Angeralm
2. Stazione a monte Aussichtsberg
3. Postazione di comando
4. Collegamento con il garage
5. Ingresso a Angeralm
6. Ingresso a Aussichtsberg

peto di posizionamento.

La stazione a monte (1.474 m), di tensione, si pone di fronte all'arrivo della telecabina Donnerkogel.

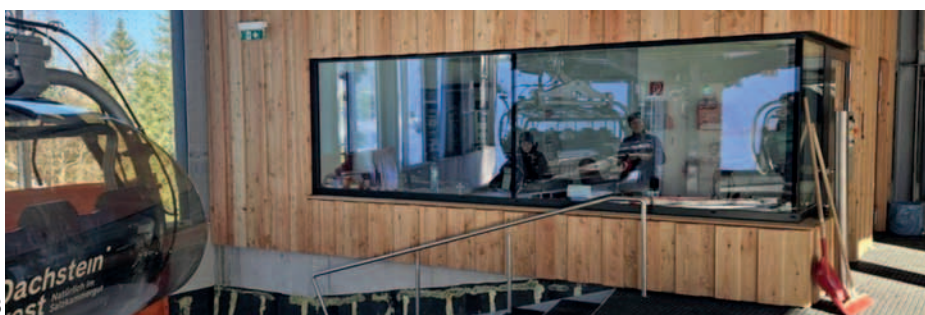
3

La seggiovia Aussichtsberg consente agli sciatori provenienti da Annaberg di dirigersi verso il settore di Gosau.

Sostituisce una seggiovia quadriposto a morse fisse, risalente al 1992 e costruita dall'azienda Felix Wopfner (2.047 p/h), consente di migliorare notevolmente il collegamento, sia in termini di portata oraria che di comfort.

4

La stazione a valle (1.330 m) è motrice e tenditrice, l'imbarco è assistito da un tappeto di posizionamento. La stazione a monte (1.587 m), si pone di fronte all'arrivo della telecabina Panorama-Jet proveniente da Gosau.



DATI TECNICI

		Angeralm	Aussichtsberg
Dislivello	m	145	261
Lunghezza	m	573	951
Portata	p/h	2.221	2.414
Velocità	m/sec	5,0	5,0
Seggiole		30	48
Sostegni		8	9



5



6

quota neve n. 235 maggio - giugno 2026

Telecabina Diasbahn a Kappl

La telecabina Doppelmayr con cabine CWA Omega V a 10 posti Diasbahn a Kappl (A – Tirolo), Messa in funzione: 12 dicembre 2025, sostituisce dopo 38 anni la telecabina Doppelmayr del 1987 con cabine Swoboda (Austro Panorama) a 4 posti (1.600 p/h a 5,0 m/sec, 14 sostegni). L'impianto non è completamente nuovo in quanto si avvale degli elementi della telecabina installata nel 2023 a Mannheim per la "Esposizione dei Giardini - BUGA" smontato con cura, revisionato e



Sopra, ski map Kappl
Al centro, Kappl
Sotto, stazione a valle





predisposto per l'impiego in Tirolo. Questo approccio attento alle risorse consente di risparmiare materiali ed energia.

L'impianto, che offre un accesso senza barriere architettoniche e tempi di percorrenza ridotti, rappresenta il principale mezzo di accesso al comprensorio sciistico di Kappl sia

d'estate che d'inverno.

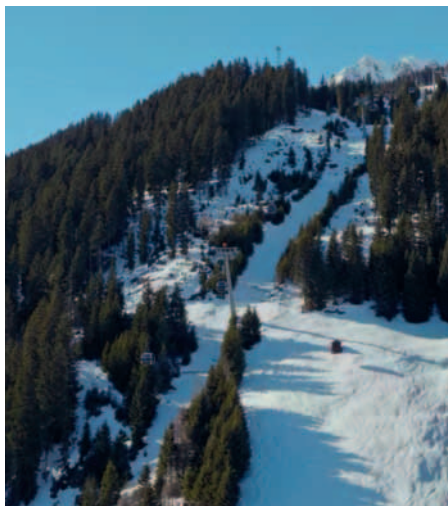
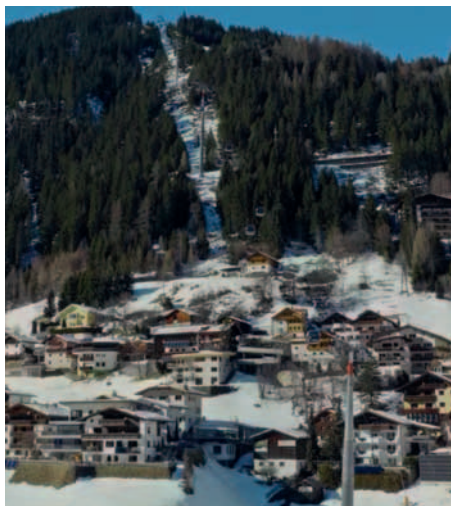
La stazione motrice è a monte con controllo elettrico di Frey Austria. Il garage cabine è posizionato anch'esso a monte accanto alla stazione funiviaria. La tensione è alla stazione di valle.

Nell'ambito della nuova costruzione, è stato realizzato anche un ponte

pedonale in legno e vetro che collega il parcheggio degli impianti alla stazione a valle, passando sopra il corso d'acqua Trisanna e la trafficata strada della valle di Paznaun.

L'investimento ammonta a circa 21,3

Sopra, stazione a monte
Sotto, linea





1



1

milioni di euro e trova come investitori: il Comune di Kappl, l'Associazione Turistica di Paznaun-Ischgl e 555 azionisti; per una durata stimata in oltre 40 anni.

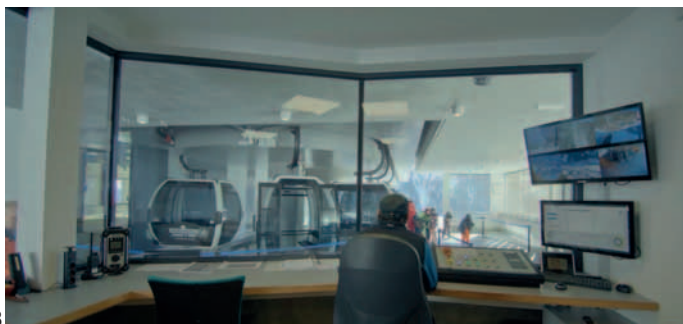
1. Imbarco
2. Cabina
3. Postazione di controllo
4. Garage cabine



2

DATI TECNICI

Quota a valle	m	1.180
Quota a monte	m	1.828
Dislivello	m	648
Lunghezza	m	1.465
Portata	p/h	2.400
Velocità	m/sec	6,5
Argano	kW	620
Cabine		41
Sostegni		9



3



4

STAZIONI

Il manager di Jannik Sinner diventa il maggior azionista di Kronplatz Holding

Alex Vittur, ex tennista classe 1984 che nel tempo è diventato amico fraterno di Sinner, convincendolo ad abbandonare gli sci per dedicarsi al tennis, a trasferirsi a Bordighiera e più recentemente a lasciare il coach fino ad arrivare al felicissimo sodalizio con Simone Vagnozzi e Darren Cahill.

Vittur ha fondato la sua agenzia Avima Sports & Business Management, con sede a Brunico, che oggi gestisce tutto quello che ruota intorno a Jannik, dalle sponsorizzazioni ai diritti di immagine. Vittur recentemente ha effettuato un investimento da dieci milioni di euro acquisendo circa 5mila azioni di Kronplatz Holding dal vicepresidente

Thomas Gatterer, diventando, con il 13% del capitale, il maggiore azionista della società che gestisce il giro d'affari intorno a Kronplatz e dintorni (Kronplatz Mobility).

Vittur siede già nel Cda della Kronplatz Holding, ed è anche vicepresidente del Cda della società che



controlla gli impianti di risalita, la Kronplatz Seilbahn. La Kronplatz Holding, fondata nell'ottobre 2020, è operativa in quattro settori di attività: Kronplatz Seilbahn, Kronplatz Mobility, Kronplatz Touristik e Kronplatz Gastronomie.

Secondo la ricostruzione di Tageszeitung, a monte della scalata di Vittur ci sarebbero diffomità di vedute con l'attuale presidente della holding, Christian Gasser, in merito al business del gruppo. Con il nuovo pacchetto, Vittur avrebbe in mano circa 7.600 azioni, contro le circa 5.000 di Gasser. Il Cda della holding è stato rinnovato solo lo scorso anno e resterà in carica cambiamenti fino al 2028.

quota neve n. 235 maggio - giugno 2026

Analisi dell'allungamento delle funi per una maggiore sicurezza nella pianificazione

Con il nuovo servizio "Analisi dell'allungamento delle funi traenti", il Gruppo Doppelmayr offre agli operatori di impianti a fune un'ulteriore possibilità di analizzare l'allungamento delle loro funi traenti.

L'obiettivo principale del servizio è quello di consentire decisioni rapide e obiettive basate sui dati. Il risultato: gli interventi di manutenzione diventano molto più pianificabili.

Previsioni oggettive anziché valutazioni soggettive

Le decisioni relative al prossimo accorciamento della fune si basano spesso su pochi dati o valori empirici. Il nuovo servizio interviene proprio in questo ambito: l'allungamento della fune può essere analizzato attraverso l'analisi della posizione del carro tenditore, dei cambi flessionali e della temperatura ambientale degli ultimi sei

mesi. Se possibile, i dati vengono acquisiti automaticamente dai registri esistenti.

Previsioni per una pianificazione ottimale

L'analisi degli eventi passati costituisce la base per una previsione significativa. In questo modo, gli esercenti sanno in tempo se la fune supererà senza problemi l'intera stagione o se è necessario intervenire prima. Questo tempo di anticipo consente di conseguenza una gestione delle funi notevolmente più efficiente.

Monitoraggio continuo

Il potenziale delle analisi singole è grande. La cosa diventa davvero interessante quando più analisi consentono un monitoraggio. La raccolta automatica dei dati tramite sensori valorizzerà ulteriormente il servizio per gli esercenti in futuro. Su richiesta del

cliente, essi costituiscono la base per visualizzazioni utili e previsioni ancora più accurate. Grafici intuitivi delle tendenze e una raccomandazione sulla data per il prossimo accorciamento della fune aiutano il personale a comprendere meglio e a colpo d'occhio le esigenze di manutenzione.

Prenotazione e fornitura tramite il nuovo portale clienti

Il nuovo servizio "Analisi dell'allungamento della fune" viene prenotato tramite il nuovo portale clienti del gruppo Doppelmayr con un pagamento unico, fornito sotto forma di rapporto chiaro e costantemente aggiornato. È disponibile in tutti i mercati in cui è già stato lanciato il nuovo portale clienti. Attualmente si tratta di Austria, Germania, Svizzera, Italia e Francia. Altri mercati seguiranno gradualmente.

Un ingegnere e la sua seggiovia

Nella piccola località di Jindera, in Australia, si nasconde una curiosità: una seggiovia senza neve né stazioni sciistiche.

Ideata e costruita tra il 2019 e il 2023 dall'ingegnere Aaron Van Werkhoven, questa installazione unica misura circa 400 metri di lunghezza ed è composta da un'unica seggiola quadriposto che gira incessantemente. Qui non ci sono sciatori frettolosi né piste battute. La seggiovia non conduce da nessuna parte, se non al puro piacere del suo creatore. Questo progetto insolito, interamente privato, non è né un'attrazione turistica né il capriccio di un miliardario, ma il frutto di una passione nata durante l'infanzia di Aaron nella stazione sciistica di Falls Creek.

Dietro questa installazione improbabile si cela però un cantiere serio, quota neve n. 235 maggio - giugno 2026

quasi industriale. Avviato nel 2018 con la realizzazione delle fondazioni dei sostegni, il progetto ha coinvolto tutta la famiglia: il figlio Jayden nella lavorazione meccanica, la figlia Sharni nelle operazioni di montaggio, oltre a una rete di amici e professionisti. Nonostante le interruzioni dovute alla pandemia, la seggiovia è stata infine messa in servizio nel gennaio 2023, dopo aver soddisfatto i requisiti amministrativi locali in materia di sicurezza e impatto ambientale.

Ma non cercate di salirci: l'accesso è rigorosamente riservato al proprietario e ai suoi familiari. In questa regione australiana dove la neve è praticamente assente, questa seggiovia senza destinazione resta un'opera unica, quella di un uomo che ha semplicemente deciso di costruire il proprio sogno.





IMPIANTI A FUNE

OGNI VIAGGIO VERSO LA CIMA
LASCIA SOLO BUONE TRACCE



CCM FINOTELLO | VIA VERCELLI, 10 | PIANEZZA (TO) ITALY +39.011.9673844 | WWW.CCMFINOTELLO.COM