

quota neve



n. 236 settembre - ottobre 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

- 4 Più di 147 impianti a fune al mondo nel 2025 *G. Marchelli*
- 10 Due nuove funicolari raggiungono la vetta del monte più alto del Vietnam
- 12 Rinnovata la funicolare della torre dello stadio olimpico di Montréal
- 14 La funicolare Salzbergbahn a Hallstatt
- 17 DoloMeet Home Card: card per i proprietari di seconda casa
- 18 Costruire trail sostenibili partendo dal terreno: l'esperienza del Paganella Bike Park con macchine Seppi M.
- 21 Da Airolo ad Andermatt con impianti a fune
- 22 Entrato in servizio il primo sistema RopeTwin di Bartholet
- 23 In Val Senales un progetto pilota per la conservazione della neve con geotessili innovativi
- 24 Operativa sul Titlis la torre accessibile più alta d'Europa
- 26 Il Gruppo Doppelmayr in crescita costante. L'esercizio 2025/26 registra un aumento del fatturato e dell'organico
- 28 Presolana Ski Arena 365: dopo il successo dell'estate, si guarda all'autunno con molte prenotazioni
- 30 Presentato il collegamento San Martino di C. - Passo Rolle
- 32 Città del Guatemala realizza la telecabina urbana a più alta capacità del mondo firmata Doppelmayr
- 33 Nasce Südtirol Skiarena
- 34 Telecabina Face Nord a Val Thorens
- 36 TR9 e TR10: la serie TR, ora rinnovata, detta nuovamente gli standard
- 37 Best ski report 2026
- 38 Carrelli di soccorso e sistemi di azionamento
- 40 Mottolino diventa società benefit
- 41 Quando il lavoro si fa estremo, Merlo risponde
- 42 Manganui, una stazione sciistica imprevedibile raggiungibile attraverso un ponte sospeso

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
www.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

Insieme muoviamo il futuro

Dietro ogni innovazione ci sono persone che condividono visione, coraggio ed esperienza. È grazie a loro che nascono i successi di oggi e le sfide di domani.

doppelmayr.com



Più di 147 impianti a fune al mondo nel 2025

GIORGIO MARCHELLI

Nel settore degli impianti a fune le statistiche continuano a non essere molto curate o portate a conoscenza degli operatori, ciò in linea generale con differenze da stato a stato.

Da più di 20 anni quota neve pubblica una statistica italiana degli impianti per trasporto persone costruiti nell'anno precedente, che appare sul numero di gennaio-febbraio. Questa statistica non ha valore assoluto ma viene considerata affidabile, importante e suscita interesse. Non è assoluta in quanto quota neve, non avendo una veste ufficiale, non può obbligare nessuno a rispondere. Ciò non toglie validità all'iniziativa: meglio un dato incompleto che nessun dato.

Per evitare doppie dichiarazioni su due anni diversi dello stesso impianto, viene controllato che l'impianto non sia già comparso in elenchi annuali precedenti.

A partire dal 2000 l'iniziativa si è allargata ad un quadro internazionale, praticamente mondiale. Il criterio seguito da quota neve in Italia viene riproposto su scala internazionale. Vengono ricercati i seguenti dati dell'impianto: località, nome, tipo, posti in cabina, dislivello, lunghezza, portata oraria.

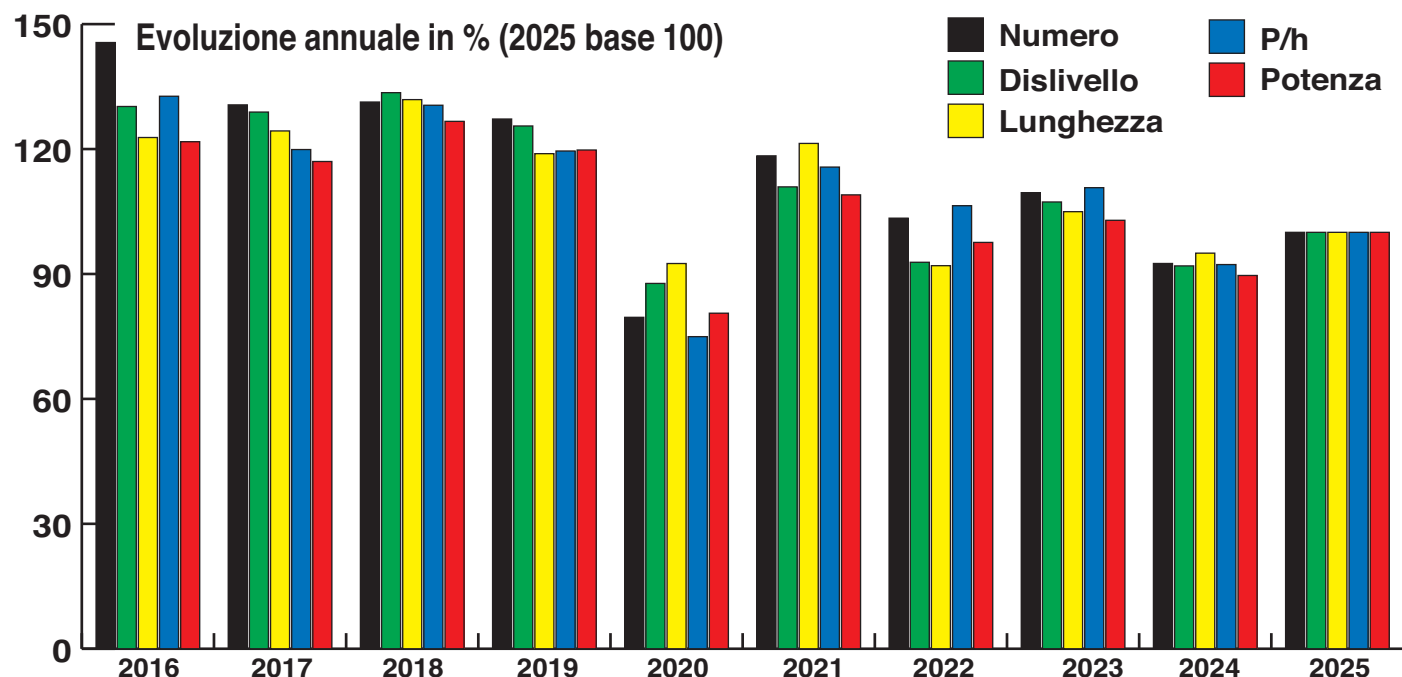
Come detto ci si riferisce ad impianti per trasporto persone e non vengono considerati le minisciovie a fune bassa, i télécordes ed i tappeti per le loro caratteristiche specifiche, o gli impianti trasporto materiali e gli ascensori

inclinati che rispondono a criteri molto differenti.

I dati sono stati ricercati con dichiarazioni, dirette o indirette, dei costruttori e/o tramite le statistiche da noi accessibili e conosciute. L'assoluta maggioranza della produzione mondiale è appannaggio di pochi costruttori alpini ed avere i loro dati basta per una validità di questa iniziativa. I due maggiori gruppi alpini controllano inoltre la quasi totalità del mercato nordamericano.

Per avere un'estensione mondiale si hanno delle mancanze in Giappone, Cina, Russia e India che nel settore delle ski area sono ancora molto lontani e separati. Date le possibili mancanze più che di una statistica preferiamo parlare di una raccolta di dati a livello internazionale.

Gli impianti a fune recensiti come costruzioni nuove e per trasporto persone dell'anno **2025** sono **147** (136 n2l 2024, 161 nel 2023, 152 nel 2022, 172 nel 2021, 117 nel 2020, 187 nel 2019, 193 nel 2018, 192 nel 2017, 214 nel 2016, 188 nel 2015, 166 nel 2014; 223 nel 2013, 197 nel 2012, 218 nel 2011, 216 nel 2010, 203 nel 2009, 215 nel 2008, 257 nel 2007, 357 nel 2006, 334 nel 2005, 310 nel 2004, 270 nel 2003, 254 nel 2002, 239 nel 2001 e 312 nel 2000), con un valore di **potenza totale di 101 milioni di m/h** (91 nel 2024, 105 nel 2023, 99 nel 2022, 106 nel 2021, 82 nel 2020, 122 nel 2019, 129 nel 2018, 119 nel 2017, 124 nel 2016, 124 nel 2015, 112 nel 2014, 128 nel 2013, 101 nel 2012, 118 nel 2011, 126 nel 2010, 116 nel



2009, 116 nel 2008, 155 nel 2007, 200 nel 2006, 188 nel 2005, 159 nel 2004, 161 nel 2003, 147 nel 2002, 131 nel 2001 e 161 nel 2000), un **dislivello totale di 46 km** (42 nel 2024, 49 nel 2023, 43 nel 2022, 50 nel 2021, 40 nel 2020, 58 nel 2019, 61 nel 2018, 59 nel 2017, 60 nel 2016, 63 nel 2015, 54 nel 2014; 65 nel 2013, 54 nel 2012, 58 nel 2011, 68 nel 2010, 57 nel 2009, 63 nel 2008, 77 nel 2007, 103 nel 2006, 99 nel 2005, 82 nel 2004, 76 nel 2003, 75 nel 2002, 66 nel 2001 e 90 nel 2000), **una lunghezza totale di 193 km** (183 nel 2024, 203 nel 2023, 178 nel 2022, 234 nel 2021, 117 nel 2020, 230 nel 2019, 255 nel 2018, 240 nel 2017, 221 nel 2014; 237 nel 2016, 233 nel 2015, 252 nel 2013, 211 nel 2012, 234 nel 2011, 262 nel 2010, 217 nel 2009, 237 nel 2008, 292 nel 2007, 400 nel 2006, 423 nel 2005, 319 nel 2004, 301 nel 2003, 278 nel 2002, 246 nel 2001 e 339 nel 2000), **una portata oraria totale di 297 mila p/h** (274 nel 2024, 329 nel 2023, 316 nel 2022, 336 nel 2021, 223 nel 2020, 355 nel 2019, 388 nel 2018, 356 nel 2017, 394 nel 2016, 355, nel 2015, 324 nel 2014; 395 nel 2013, 341 nel 2012, 375 nel 2011, 374 nel 2010, 374 nel 2009, 361 nel 2008, 466 nel 2007, 622 nel 2006, 567 nel 2005, 523 nel 2004, 515 nel 2003, 458 nel 2002, 419 nel 2001 e 507 nel 2000).

Tutti i 147 impianti individuati come costruiti nel 2025 vengono elencati al termine dell'articolo.

Le principali fonti di reperimento dei dati utilizzate sono state: le pubblicazioni aziendali annuali di presentazione degli impianti realizzati nell'anno di riferimento (Doppelmayr, Leitner, Poma); la statistica sulle realizzazioni in Italia condotta da quota neve e citata più sopra e dai siti internet dei singoli costruttori. Si ha quindi una copertura quasi sistematica per i paesi dell'arco alpino dove risultano operativi pochi altri costruttori oltre a quelli principali, nel campo del trasporto pubblico di persone e con una certa rilevanza di mercato. Si nota una crescente ritrosia a pubblicare le proprie realizzazioni da parte dei costruttori minori. Per gli altri paesi si ha notizia di costruttori locali, ma rivestono un ruolo marginale sul

piano mondiale e non si presentano alle esposizioni più importanti.

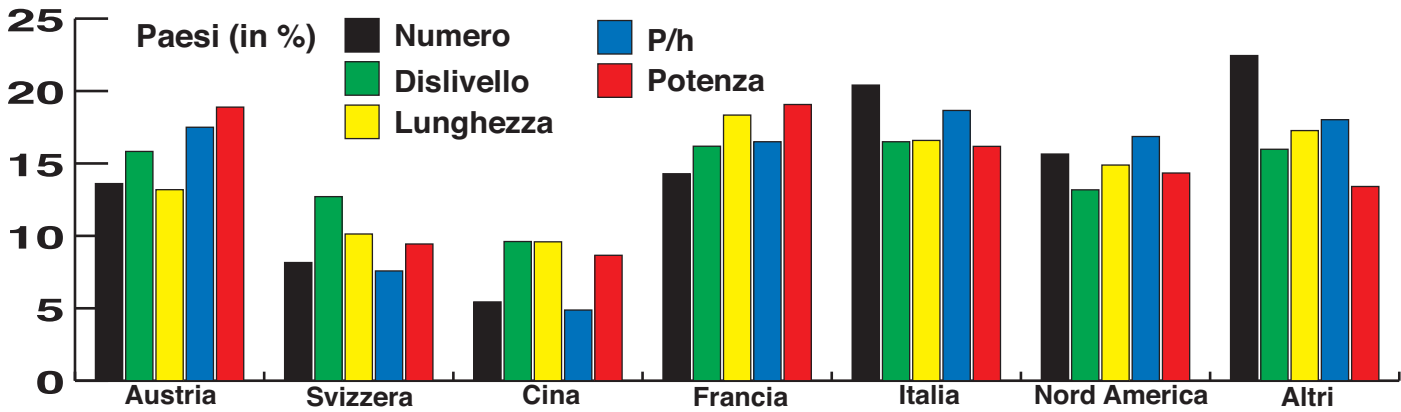
Nello spirito di "meglio un dato parziale che nessun dato", pensiamo di dare un'analisi che contiene elementi interessanti ed indicativa, anche perchè è l'unica a livello mondiale e sicuramente copre più del 90-95% del mercato.

Un altro problema può essere quello dell'esattezza dei dati: sono di fonte aziendale e possono essere "ottimistici"; a volte anche non volutamente. Ciò viene citato per invitare alla solita cautela nel recepimento dei dati.

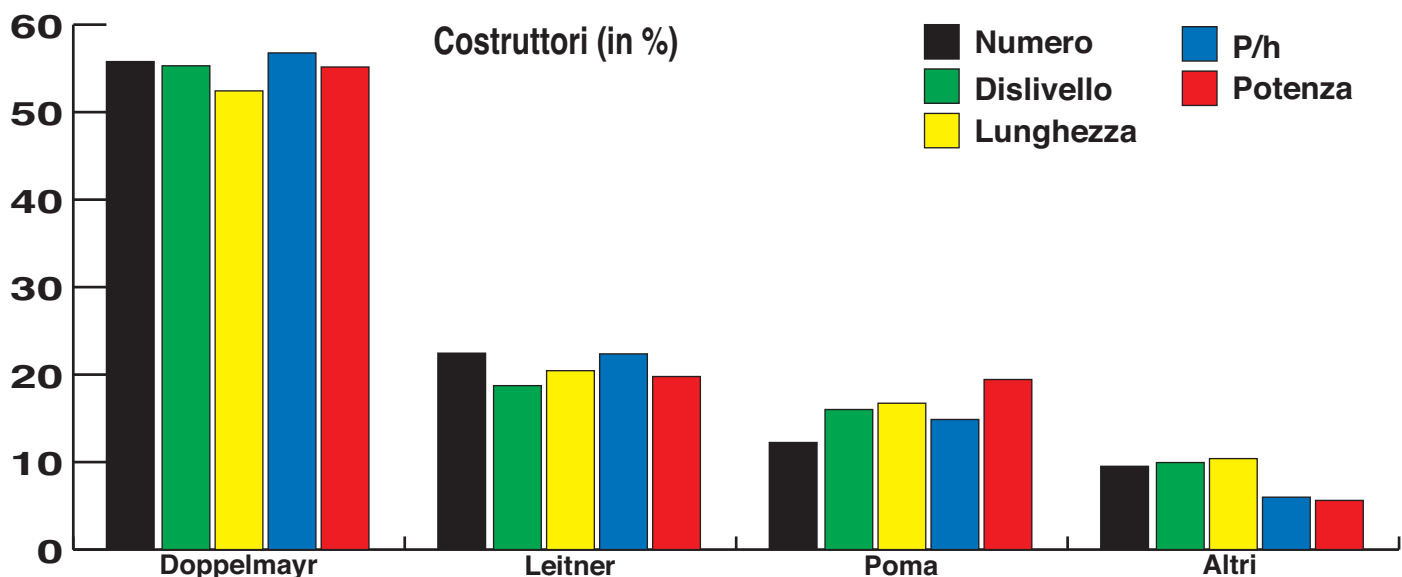
Tabelle e rappresentazioni grafiche vengono sviluppate con diversi criteri: numero di impianti, dislivello, lunghezza, portata oraria e potenza (o potenzialità di trasporto, ossia portata oraria x metri di dislivello per ogni singolo impianto). Si è scelto questo modo di operare in quanto la discussione su quale criterio sia il più valido per considerare dei valori totali è sempre aperta.

Il numero di impianti è il dato più semplice ma considerare uno skilift scuola alla stessa stregua di una telecabina con mille metri di dislivello ed una portata oraria di alcune migliaia di persone l'ora, è sicuramente contestabile. Nel settore degli impianti di risalita sciistici il numero di potenza o potenzialità di trasporto, dato dalla moltiplicazione del dislivello per la portata oraria ha una sua logica, in quanto fornisce allo sciatore l'energia (dislivello) da spendere in discesa; ma esistono anche gli impianti di pianura o di collegamento e urbani, per i quali la mancanza o la pochezza di dislivello viene troppo accentuata se visti secondo tale parametro: in tal caso lunghezza e portata oraria vengono ad avere una logica maggiore.

Date queste difficoltà si è deciso di non scegliere un parametro in luogo di un altro: sarà il lettore a preferire un elemento o l'altro come più significativo. In alcuni grafici (per paese o costruttore ad esempio) si ha una tendenza alla compensazione e l'altezza delle barre che quantificano i vari aspetti tendono ad assumere una misura abbastanza simile all'interno dello stesso paese o costruttore. Per quanto riguarda i tipi di impianto tale



VALORI					Paesi	PERCENTUALI				
Numero	Disl.	Lungh.	P/h	Potenza		Numero	Disl.	Lungh.	P/h	Potenza
20	7.290	25.468	51.954	19.198.478	A	13,61	15,83	13,19	17,50	18,89
12	5.852	19.563	22.500	9.593.100	CH	8,16	12,71	10,13	7,58	9,44
8	4.426	18.522	14.500	8.800.200	CHN	5,44	9,61	9,59	4,88	8,66
21	7.455	35.405	48.990	19.382.640	F	14,29	16,19	18,34	16,50	19,07
30	7.598	32.030	55.417	16.447.152	I	20,41	16,50	16,59	18,66	16,18
23	6.068	28.751	50.060	14.575.123	N.A.	15,65	13,18	14,89	16,86	14,34
33	7.356	33.357	53.489	13.633.560	Altri	22,45	15,98	17,27	18,02	13,41
147	46.045	193.096	296.910	101.630.253		100,00	100,00	100,00	100,00	100,00



VALORI					Costruttori	PERCENTUALI				
Numero	Disl.	Lungh.	P/h	Potenza		Numero	Disl.	Lungh.	P/h	Potenza
82	25.465	101.231	168.557	56.055.686	Doppelmayr	55,78	55,30	52,43	56,77	55,16
33	8.628	39.484	66.418	20.103.552	Leitner	22,45	18,74	20,45	22,37	19,78
18	7.371	32.308	44.140	19.761.640	Poma	12,24	16,01	16,73	14,87	19,44
14	4.581	20.073	17.795	5.709.375	Altri	9,52	9,95	10,40	5,99	5,62
147	46.045	193.096	296.910	101.630.253		100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

discorso non vale, in quanto le scivie sono strutturalmente molto differenti dalle funivie a va e vieni per dislivello e lunghezza, come sono differenti dagli ammorsamenti automatici per portata oraria.

Dato che i vari aspetti (numero, dislivello, lunghezza, portata oraria e potenza) hanno valori molto diversi, si utilizza nelle tabelle e nei grafici il valore percentuale rispetto al valore totale di ogni singolo aspetto per permettere delle correlazioni tra aspetti diversi.

Stati

L'individuazione degli stati avviene con la sigla delle targhe automobilistiche, si è scelto di privilegiare come dati e grafici i quattro principali paesi alpini, oltre al Nord America (NA) e Cina, in quanto rappresentano circa il 70% come numero di impianti e oltre il 80% come potenza rispetto al totale; anche se tali percentuali sono in costante diminuzione negli ultimi anni per crescita degli altri stati.

Stato	Num.	Disl.	Lung.	P/h	Potenza
KG	2	769	2.713	4.800	1.845.600
N	2	696	4.066	4.868	1.844.400
D	6	942	3.871	9.441	1.617.422
AZ	1	876	3.003	1.600	1.401.600
NZ	2	509	1.779	4.211	1.294.430
S	8	881	4.713	8.704	1.036.189
AUS	1	309	1.294	3.000	927.000
CO	1	283	2.328	2.100	594.300
FIN	1	192	980	2.800	537.600
E	1	327	824	1.613	527.451
PL	1	170	722	2.750	467.500
SK	1	190	1.004	2.400	456.000
GR	2	367	1.574	2.212	433.088
UZ	1	352	2.084	800	281.600
RCH	1	180	982	1.200	216.000
RO	1	312	560	490	152.880
OM	1	1	860	500	500
	33	7.356	33.357	53.489	13.633.560

A	Austria			NZ	Nuova Zelanda
AUS	Australia	Stati sigle		OM	Oman
AZ	Azerbaijan			PL	Polonia
CH	Svizzera	F	Francia	RCH	Cile
CHN	Cina	FIN	Finlandia	RO	Romania
CND	Canada	GR	Grecia	S	Svezia
CO	Colombia	I	Italia	SK	Slovacchia
D	Germania	KG	Kirghizistan	USA	USA
E	Spagna	N	Norvegia	UZ	Uzbekistan

Costruttori

Nel grafico sono evidenziati i totali dei singoli aspetti per i maggiori costruttori, che accentrano circa il 90% della produzione, relativamente a questa rilevazione.

Si conferma nel 2025 ancor più la netta posizione di preminenza del gruppo Doppelmayr con valori che si attestano tutti oltre al 50% del totale.

Gli altri costruttori censiti sono:

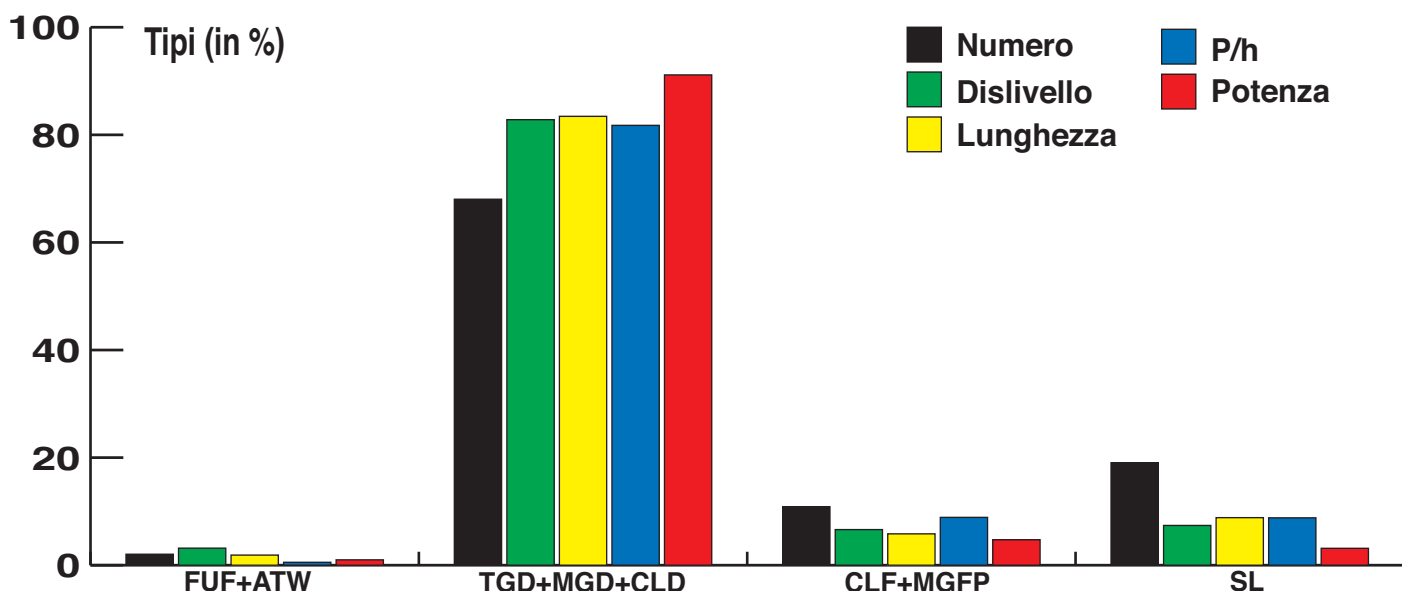
Costruttore	Num	Disl.	Lung.	P/h.	Potenza
Bartholet	6	2.907	13.027	8.300	3.624.100
CCM	4	1.089	4.268	4.795	1.343.575
MND	2	376	1.310	2.900	553.600
Graffer	2	209	1.800	1.468	188.100
	14	4.581	20.405	17.463	5.709.375

Tipi

Si conferma per 2025 la tendenza verso impianti ad ammorsamento: in particolare seggiovie a 6 posti e telecabine a 10 posti; ammorsamenti che come numero di impianti arrivano oltre il 60% del totale impianti 2025, e come potenza arrivano all' 91% del totale impianti 2025

L'analisi maggiormente dettagliata:

Tipi sigle			
ATW	Funivia a va e vieni	MGFP	Pulsé
CLD	Seggiovia ad amm.	MGD	Telecabina ad amm
CLF	Seggiovia	SL	Sciovia
FUF	Funicolare	TGD	3S



VALORI					Tipi	PERCENTUALI				
Numero	Disl.	Lungh.	P/h	Potenza		Numero	Disl.	Lungh.	P/h	Potenza
3	1.459	3.638	1.610	1.016.720	FUF + ATW	2,04	3,17	1,88	0,54	1,00
100	38.136	161.122	242.753	92.622.525	TGD+MGD+CLD	68,03	82,82	83,44	81,76	91,14
16	3.048	11.265	26.402	4.803.689	CLF + MGFP	10,88	6,62	5,83	8,89	4,73
28	3.402	17.071	26.145	3.187.319	SL	19,05	7,39	8,84	8,81	3,14
147	46.045	193.096	296.910	101.630.253		100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Tipo	Posti	Num.	Disl.	Lung.	P/h.	Potenza	Longueur (en m)			
FUF	100	1	1.035	2.774	800	828.000	F	La Plagne	Poma	4.511
ATW		2	424	864	810	188.720	CHN	Anqing City	Doppelmayr	3.153
TGD		2	1.404	4.310	4.600	3.507.200	AZ	Shahdag	Doppelmayr	3.003
MGD	12	1	54	3.000	1.500	81.000	CHN	Shangrao City	Doppelmayr	2.965
MGD	10	40	15.819	74.347	96.560	38.936.630	CH	Lauterbrunnen	Doppelmayr	2.774
MGD	8	14	7.767	27.256	25.040	14.539.700	F	Oz-en-Oisans	Poma	2.593
MGD	6	1	108	698	1.500	162.000	I	Campitello di F.	Doppelmayr	2.572
CLD	8	8	2.025	8.917	27.600	7.091.800	CH	Monte Tamaro	Bartholet	2.527
CLD	6	29	9.415	35.185	74.953	24.753.595	F	Les Arcs	Poma	2.045
CLD	4	5	1.544	7.409	11.000	3.550.600	CHN	xiling	Poma	1.990
MGFP4x3x8	1		336	980	458	153.888	Débit horaire (en persones)			
CLF	6	1	68	437	1.814	123.352				
CLF	4	12	2.220	8.558	21.451	3.845.464	F	Les Gets	Poma	4.200
CLF	3	1	335	873	1.799	602.665	A	Ischgl	Doppelmayr	4.200
CLF	2	1	89	417	880	78.320	N	Trysil	Leitner	4.000
SL	2	12	1.709	8.345	13.397	1.891.566	A	Sölden	Doppelmayr	4.000
SL	1	16	1.693	8.726	12.748	1.295.753	A	Sölden	Doppelmayr	3.800
147			46.045	193.096	296.910	101.630.253	CH	Zermatt	Leitner	3.400
							I	Arabba	Leitner	3.400
							F	Alpe d'Huez	Poma	3.400
							D	Garmisch-P	Doppelmayr	3.400
							A	Ischgl	Doppelmayr	3.400

I 10 impianti con maggior valore in singoli aspetti risultano essere:

Dislivello (in m)

CH	Monte Tamaro	Bartholet	1.052
CH	Lauterbrunnen	Doppelmayr	1.035
CHN	Shangrao City	Doppelmayr	1.012
I	Campitello di F.	Doppelmayr	980
F	Les Arcs	Poma	919
AZ	Shahdag	Doppelmayr	876
CHN	Anqing City	Doppelmayr	813
CHN	xiling	Poma	786
F	La Plagne	Poma	781
F	Oz-en-Oisans	Poma	756

Puissance (débit x dénivélé en m)

I	Campitello di F.	Doppelmayr	2.744.000
CHN	Shangrao City	Doppelmayr	2.530.000
F	La Plagne	Poma	2.452.340
F	Oz-en-Oisans	Poma	2.041.200
F	Orcière M. 1850	Poma	1.917.000
A	Zell am Ziller	Doppelmayr	1.915.220
CHN	xiling	Poma	1.886.400
F	Châtel	Poma	1.797.000
A	Altenmarkt im P.	Doppelmayr	1.702.000
F	Les Arcs	Poma	1.654.200

I 136 impianti a fune censiti

Stato	Località	Costruttore	Tipo	P.	Disl.	Lung.	P/h	Stato	Località	Costruttore	Tipo	P.	Disl.	Lung.	P/h
A	Altenmarkt im P.	Doppelmayr	MGD	10	740	2.122	2.300	D	Garmisch-P	Doppelmayr	CLD	8	167	894	3.400
A	Bürserberg	Doppelmayr	MGD	10	617	1.830	2.500	D	Philippsreut	Leitner	CLD	6	299	1.211	1.600
A	Haus im E.	Leitner	MGD	10	530	1.595	2.800	D	Steinach	Doppelmayr	CLD	6	151	500	2.198
A	Naßfeld	Doppelmayr	MGD	10	475	1.675	3.000	D	Philippsreut	Leitner	CLF	4	105	475	1.400
A	Berwang	Doppelmayr	MGD	10	286	877	2.400	D	Schneizlreuth	Doppelmayr	SL	2	108	487	523
A	Zell am Ziller	Doppelmayr	MGD	8	731	1.892	2.620	E	Cerler	Doppelmayr	CLF	4	327	824	1.613
A	Zell am Ziller	Doppelmayr	MGD	8	434	1.739	2.620	F	Ajaccio	Poma	MGD	12	54	3.000	1.500
A	Rennweg am K.	Doppelmayr	MGD	8	564	1.599	2.000	F	La Plagne	Poma	MGD	10	781	4.511	3.140
A	Sölden	Doppelmayr	CLD	8	389	1.696	3.800	F	Oz-en-Oisans	Poma	MGD	10	756	2.593	2.700
A	Sölden	Doppelmayr	CLD	8	262	1.086	4.000	F	Les Arcs	Poma	MGD	10	919	2.045	1.800
A	Ischgl	Doppelmayr	CLD	8	238	1.265	4.200	F	Meribel Motaret	Leitner	MGD	10	533	1.936	2.600
A	Schladming	Doppelmayr	CLD	8	266	792	3.000	F	Courchevel	Poma	MGD	10	479	1.698	2.400
A	Ischgl	Doppelmayr	CLD	8	139	348	3.400	F	Les Gets	Poma	MGD	10	268	785	4.200
A	Waidring	Doppelmayr	CLD	6	547	1.881	2.400	F	Alpe d'Huez	Poma	MGD	10	285	1.684	3.400
A	Damüls	Doppelmayr	CLD	6	267	1.374	2.800	F	Combloux	Doppelmayr	MGD	10	340	1.940	2.150
A	Gosau	Leitner	CLD	6	258	951	2.414	F	Val Thorens	Doppelmayr	MGD	10	319	1.128	1.800
A	Gosau	Leitner	CLD	6	145	573	2.221	F	Île-de-France	Doppelmayr	MGD	10	38	1.308	2.000
A	Fieberbrunn	Doppelmayr	CLF	6	68	437	1.814	F	Île-de-France	Doppelmayr	MGD	10	5	1.340	2.000
A	Feichten	Leitner	SL	2	133	630	1.197	F	Île-de-France	Doppelmayr	MGD	10	0	1.774	2.000
A	St. Corona am W.	Doppelmayr	SL	1	201	1.106	468	F	Orcière M. 1850	Poma	CLD	6	639	1.975	3.000
AUS	Perisher	Doppelmayr	CLD	6	309	1.294	3.000	F	Châtel	Poma	CLD	6	599	1.715	3.000
AZ	Shahdag	Doppelmayr	MGD	10	876	3.003	1.600	F	Les Carroz d'A.	Poma	CLD	6	417	1.442	2.600
CDN	Coldwater	Doppelmayr	CLD	6	111	679	3.000	F	Crest Voland	Poma	CLD	6	375	1.548	2.600
CDN	Lake Luise	Doppelmayr	CLD	4	329	1.702	2.000	F	Tignes	Leitner	CLD	6	301	1.052	2.400
CDN	Mont-Tremblant	Doppelmayr	CLF	4	57	425	1.821	F	Sauze	CCM	CLF	4	298	1.598	2.000
CH	Lauterbrunnen	Doppelmayr	FUF	1001	1.035	2.774	800	F	Orcière M. 1850	Poma	SL	1	30	154	800
CH	Unteriberg	Doppelmayr	TGD	18	424	1.738	1.800	F	Font Romeu	Leitner	SL	1	19	179	900
CH	Anzère	Doppelmayr	MGD	10	580	1.643	2.000	FIN	Iso Syöte	Leitner	CLD	6	192	980	2.800
CH	Laax Flims	Bartholet	MGD	10	409	1.652	1.500	GR	Anilio	Leitner	CLD	6	218	991	1.500
CH	Laax Flims	Bartholet	MGD	10	92	358	1.500	GR	Anilio	Leitner	SL	1	149	583	712
CH	Monte Tamaro	Bartholet	MGD	81	1.052	2.527	800	I	Campitello di F.	Doppelmayr	TGD	30	980	2.572	2.800
CH	Laax	Doppelmayr	MGD	8	356	1.159	2.000	I	San Leonardo	Leitner	MGD	10	499	2.140	2.400
CH	Laax	Doppelmayr	MGD	8	452	2.484	1.500	I	Arabba	Leitner	MGD	10	339	1.288	3.400
CH	Zermatt	Leitner	CLD	8	374	1.832	3.400	I	Folgaria	Leitner	MGD	10	469	2.726	2.000
CH	St. Moritz	Leitner	CLD	6	501	1.703	2.400	I	Pila	Leitner	MGD	10	365	2.344	2.400
CH	Sedrun	Doppelmayr	CLD	6	347	881	2.400	I	Pampeago	Doppelmayr	MGD	10	254	1.085	2.700
CH	Sedrun	Doppelmayr	CLD	6	230	812	2.400	I	Castelrotto	Leitner	MGD	10	428	1.627	1.600
CHN	Mailing	Bartholet	MGD	10	533	4.235	1.500	I	Cortina d'A.	Doppelmayr	MGD	10	224	1.310	3.000
CHN	Mailing	Bartholet	MGD	10	166	1.321	1.500	I	Carezza	Leitner	MGD	10	199	1.328	2.400
CHN	Shangrao City	Doppelmayr	MGD	81	1.012	2.965	2.500	I	Madonna di C.	Doppelmayr	MGD	10	150	832	2.600
CHN	Xiling	Poma	MGD	8	786	1.990	2.400	I	Livigno	Doppelmayr	CLD	6	472	1.324	3.000
CHN	Anqing City	Doppelmayr	MGD	8	813	3.153	2.000	I	Artesina	Leitner	CLD	6	341	1.530	2.700
CHN	Shao Hua	Bartholet	MGD	8	655	2.934	1.500	I	Speikboden	Leitner	CLD	6	364	1.252	2.400
CHN	Shaoyang City	Doppelmayr	MGD	8	353	1.226	1.600	I	Colfosco	Leitner	CLD	6	304	1.065	2.600
CHN	luiong	Poma	MGD	6	108	698	1.500	i	Lizzano in B.	CCM	CLF	4	345	1.052	1.200
CO	Manizales	Leitner	MGD	10	283	2.328	2.100	I	P. San Pellegrino	Doppelmayr	CLF	4	229	731	1.790
D	Oberried	Doppelmayr	ATW	15	112	304	320	I	Livigno	MND	CLF	4	200	650	1.800

Stato	Località	Costruttore	Tipo	P.	Disl.	Lung.	P/h	Stato	Località	Costruttore	Tipo	P.	Disl.	Lung.	P/h
I	Fai d. Paganella	Doppelmayr	CLF	4	100	515	1.800	S	Kurz_tnik	Doppelmayr	SL	2	64	455	1.195
I	Sella Nevea	Leitner	CLF	4	75	358	1.770	S	Sälen	Doppelmayr	SL	2	61	335	1.198
I	Livigno	Doppelmayr	CLF	4	48	240	2.291	S	Sälen	Doppelmayr	SL	1	53	464	693
I	Viaggiano	CCM	CLF	2	89	417	880	S	Sysslebäck	Doppelmayr	SL	1	51	325	694
I	Pian Benot	CCM	SL	1	357	1.201	715	SK	Štrbské Pleso	Leitner	CLD	8	190	1.004	2.400
I	Stelvio	Graffer	SL	1	175	950	900	USA	Deer Valley	Doppelmayr	MGD	10	502	2.149	3.000
I	Sesto Pusteria	Leitner	SL	1	152	602	892	USA	Big Sky	Doppelmayr	MGD	10	457	2.511	3.270
I	Braies	Leitner	SL	1	136	758	900	USA	Park City	Poma	MGD	10	336	1.888	3.000
I	Livigno	Doppelmayr	SL	1	103	393	895	USA	Deer Valley	Doppelmayr	MGD	10	281	2.617	3.000
I	Maranza	Leitner	SL	1	77	454	900	USA	Saluda	Poma	MGD	8	27	522	1.500
I	Monte Pora	Leitner	SL	1	45	474	893	USA	Snowmass	Poma	CLD	6	473	2.326	2.800
I	San Cassiano	Leitner	SL	1	45	294	891	USA	Killington	Doppelmayr	CLD	6	366	1.054	3.000
I	Stelvio	Graffer	SL	1	34	518	900	USA	Princeton	Doppelmayr	CLD	6	288	1.315	2.600
KG	Almaty	Doppelmayr	MGD	10	609	1.843	2.400	USA	Deer Valley	Doppelmayr	CLD	6	192	928	2.970
KG	Aimaty	Doppelmayr	CLD	6	160	870	2.400	USA	Park City	Doppelmayr	CLD	4	474	1.219	2.400
N	Trysil	Leitner	MGD	10	396	2.418	4.000	USA	Park City	Doppelmayr	CLD	4	469	1.698	2.400
N	Gålå	Doppelmayr	SL	2	300	1.648	868	USA	Park City	Doppelmayr	CLD	4	233	1.056	2.400
NZ	Cardrona	Doppelmayr	CLD	6	379	1.237	3.000	USA	Snowbasin	Poma	CLD	4	39	1.734	1.800
NZ	W_naka	Doppelmayr	SL	2	130	542	1.211	USA	Pipestem	Doppelmayr	MGD	4	336	980	458
OM	Muscat	Doppelmayr	MGD	10	1	860	500	USA	White Pass	Doppelmayr	CLF	4	218	834	2.399
PL	Krynica - Z.	Doppelmayr	CLD	6	170	722	2.750	USA	Maggie Valley	Doppelmayr	CLF	4	218	856	1.567
RCH	Santiago de C.	Doppelmayr	MGD	8	180	982	1.200	USA	Snowmass	Doppelmayr	CLF	3	335	873	1.799
RO	Bra_ov	Doppelmayr	ATW	25	312	560	490	USA	Waterville	MND	SL	2	176	660	1.100
S	Vemdalen	Doppelmayr	SL	2	196	915	1.398	USA	Farmington	Doppelmayr	SL	2	85	454	1.181
S	Åre	Leitner	SL	2	164	803	1.428	USA	Big Sky	Doppelmayr	SL	1	66	271	595
S	Sälen	Doppelmayr	SL	2	146	708	1.049	UZ	Miraki	Doppelmayr	MGD	8	352	2.084	80
S	Sälen	Doppelmayr	SL	2	146	708	1.049								

GRAFFER

ROPEWAYS

IMPIANTI A FUNE.

Nuovi impianti ad ammorsamento fisso,
revisioni, manutenzione e riposizionamenti.



SCIOVIE

SEGGIOVIE

CESTOVIE

Nuovi impianti

Progettazione, costruzione
e installazione chiavi in mano.

Revisioni e manutenzione

Assistenza, ammodernamenti
e ricambi originali.

Usato e riposizionamenti

Smontaggio, revisione
e reinstallazione degli impianti.

PARLIAMO DEL TUO IMPIANTO

info@graffer.it

www.graffer.it

+39 030 910 3427



Due nuove funicolari raggiungono la vetta del monte più alto del Vietnam

Garaventa ha realizzato due nuove funicolari sulla montagna più alta dell'Indocina, il Fansipan in Vietnam. Questi impianti ampliano l'attuale rete di collegamenti verso la zona della vetta e migliorano il percorso dei visitatori tra le varie attrazioni.

Il Fansipan, nel nord del Vietnam, con i suoi 3.143 metri è la montagna più alta dell'Indocina. L'accesso alla zona della vetta avviene tramite diversi impianti del Gruppo Doppelmayr.

Da Sa Pa, una funicolare porta alla stazione a valle della cabinovia 3S Fansipan Legend, che trasporta i visitatori nella zona della vetta. Da lì, la funicolare Fansipan Peak permette di raggiungere la cima della montagna. A causa dell'elevato numero di visitatori, l'infrastruttura è stata ora ampliata con le due nuove funicolari Fansipan Coaster e Fansipan Top. Entrambe le funicolari sono state inaugurate ufficialmente l'11 luglio 2026.

Pendenze molto variabili, realizzazione impegnativa

Il Fansipan Coaster si distingue per il suo profilo del percorso davvero fuori dal comune, con pendenze che cambiano continuamente. Mentre la parte inferiore è relativamente pianeggiante, il percorso sale notevolmente verso la fine. Questa combinazione ha posto sfide impegnative alla progettazione dell'impianto e ha



Fansipan Coaster - Garaventa ©



Fansipan Coaster - Garaventa ©



Fansipan Coaster - Garaventa ©



Fansipan Coaster - Garaventa ©



richiesto soluzioni tecniche speciali per il percorso delle funi. Anche i due veicoli (CWA) sono stati progettati appositamente per adattarsi alle caratteristiche straordinarie del percorso. La disposizione dei sedili tiene conto delle diverse pendenze e garantisce ai passeggeri lo stesso comfort sia in salita che in discesa. La Fansipan Top presenta una pendenza costante ed è realizzata come funicolare compatta a una sola cabina.

Le due funicolari hanno sistemi di trazione diversi, studiati appositamente per le rispettive esigenze. Mentre la Fansipan Coaster è dotata di un argano ad aderenza nella sta-

zione a monte, il veicolo della Fansipan Top è azionato da un argano ad avvolgimento.

La realizzazione degli impianti ha posto sfide impegnative in termini di progettazione e logistica. Il cantiere era accessibile solo in modo limitato a causa della sua posizione in quota. I materiali e i componenti hanno dovuto essere trasportati a monte tramite la 3S Fansipan

Legend già esistente e da lì portati a destinazione tramite numerose teleferiche per materiali.

Il Gruppo Doppelmayr e il Sun Group hanno già realizzato insieme numerosi impianti a Sa Pa e in tutto il Vietnam. In qualità di centro di competenza per gli impianti speciali, Garaventa si è occupata della realizzazione delle due nuove funicolari.

DATI TECNICI

		Fansipan Coaster	Fansipan Top
Dislivello	m	58	38
Lunghezza	m	186	53
Portata	p/h	1.000	1.000
Velocità	m/sec	3	2
Persone in cabina		51	60



"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)

Rinnovata la funicolare della torre dello stadio olimpico di Montréal



La funicolare a cabina singola che sale alla torre dello stadio olimpico di Montréal, dopo 38 anni di esercizio (dal 1987) e 1.305.447: andate e ritorno, viene sostituita dal gruppo Doppelmayr, tramite interventi di Garaventa e CWA. L'operazione il cui costo era stato inizialmente stimato in 25 milioni di dollari è attualmente valutato in 38 milioni di dollari, si inquadra in una più ampia prospettiva di riammodernamento dello stadio olimpico, include anche una nuova copertura, per un preventivo totale di 122 milioni di dollari.

La torre dello stadio, che tra l'altro contribuisce a sostenere le coperture tramite cavi, risulta la più alta torre inclinata esistente al mondo.

La funicolare lunga 165 metri è dotata di una cabina per 60 persone. La precedente cabina, della stessa capienza, era articolata su due piani, mentre la nuova sarà su un piano unico e risulta più spaziosa e maggiormente aperta panoramicamente. La cabina incorpora anche diverse nuove caratteristiche, tra cui un impianto audio e finestrini riscaldati che eliminano condensa, neve e



1. La torre e lo stadio
2. La via di corsa non coperta
3. La nuova cabina, esterno
4. La nuova cabina, interno



1. La precedente cabina
2. Il nuovo carrello
3. La terrazza sommitale
4. La passerella adrenalinica

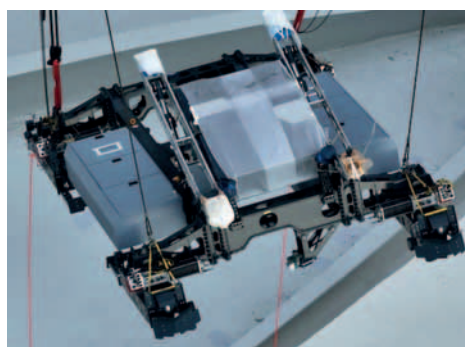
ghiaccio, per una vista senza ostacoli sia d'estate che d'inverno.

Il motore secondario nuovo avrà una velocità di 2,8 metri al secondo, mentre il precedente aveva una velocità di 1,4 metri al secondo. Un altro miglioramento: se la cabina si ferma lungo la linea, un nuovo sistema idraulico le consentirà di scendere in sicurezza per gravità fino alla stazio-

ne inferiore. Un miglioramento significativo se si considera che in precedenza era necessario l'intervento dei Vigili del Fuoco per evacuare gli occupanti intrappolati.

La funicolare è quasi completamente nuova ad eccezione di pulegge e binari che sono stati controllati e delle stazioni che sono state rinnovate.

In cima alla torre viene inaugurata una terrazza panoramica che prima non era aperta al pubblico; inoltre, per i più avventurosi, vi sarà anche una passerella perimetrale, senza balaustra e trattenuti solo da una



fune salvavita e una imbracatura.

Con le novità apportate si spera di attirare 400.000 persone l'anno il che rappresenterebbe un aumento di circa il 60% rispetto agli anni precedenti. Lo stadio olimpico di Montréal attira annualmente circa 4 milioni di persone e rappresenta uno dei principali poli turistici di Montréal.



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

La funicolare Salzbergbahn a Hallstatt



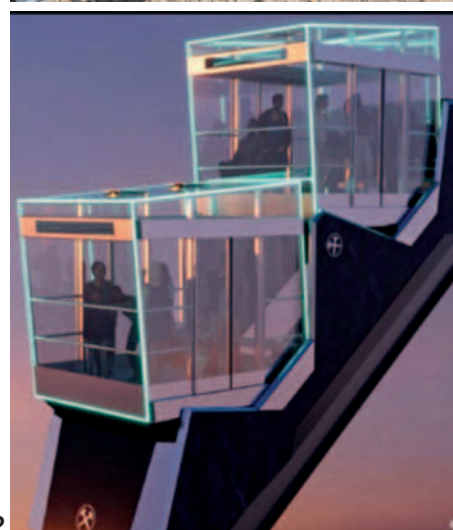
1

Il 29 agosto 2026 ha iniziato a funzionare la nuova funicolare Salzbergbahn e il rinnovato complesso Salzwelten Hallstatt (Alta Austria - Austria). L'intervento effettuato principalmente dal gruppo Doppelmayr (Garaventa per la parte elettromeccanica e Carvatech per le cabine), Salzwelten Hallstatt e dallo studio Hasenauer.Architekten di per l'architettura ha comportato un investimento

complessivo di circa 34 milioni di euro. La funicolare sostituisce la funicolare precedente costruita da Waagner Biro nel 1980, con due vetture per 24 persone, un dislivello di 325 m, lunghezza di 548 m, portata 500 p/h e velocità 5,0 m/sec. L'impianto precedente fino alla sua ultima corsa del 31 agosto 2025 ha trasportato oltre dieci milioni di passeggeri. La sostituzione non è stata motivata dall'invecchiamento



1



2

della tecnologia, ma dall'aumento degli oneri di manutenzione e da una capacità non più sufficiente per gli attuali flussi di visitatori; da ultimo, l'infrastruttura del Salzberg registrava più di 490.000 visitatori l'anno. Non viene quindi sostituito un impianto museale centenario, bensì un'infrastruttura moderna, semplicemente insufficiente per la Hallstatt di oggi.

La nuova funicolare ha due cabine per 60 passeggeri dotate di due scompartimenti, di ampie vetrature e di un design che ricorda un cristallo di



3

1. Il veicolo

2. Veicolo in forte pendenza

3. Stazione a valle e linea



sale, ma soprattutto il controllo automatico del livello: gli scomparti per i passeggeri nelle due stazioni terminali si presentano orizzontali quindi senza barriere; rimanendo orizzontali durante tutto il viaggio e garantendo così il massimo comfort nonostante un'inclinazione della via di corsa che arriva a 42 gradi.

La via di corsa, praticamente tutta in elevazione è formata da 44 elementi prefabbricati da Garaventa che poggiano su 43 sostegni (fino a 28 di altezza) e relative fondazioni. Per la nuova struttura della via di corsa sono stati necessari più di 20 carichi di autocarro, per un totale di circa 380 tonnellate di materiale. La struttura in acciaio comprende inoltre un camminamento di servizio continuo formato da 2.197 grigliati, ciascuno fissato con almeno quattro viti: ne risultano, per semplice calcolo, almeno 8.788 avvitamenti. Il cantiere si è avvalso di una teleferica per il trasporto dei materiali da valle alla via di corsa; impianto che è stato operativo anche per la fase di rimozione dell'impianto precedente per una ulteriore movimentazione di circa 700 tonnellate. Per i primi 40 metri per la movimentazione dei materiali è intervenuto, in tre momenti successivi, un elicottero da trasporto Super Puma.

I primi lavori sono iniziati il 22 aprile 2025, mentre la vecchia funicolare ha continuato a trasportare ospiti fino alla fine di agosto poi è stata proposta la visita di altre miniere di sale della zona.

L'argano (circa 40 tonnellate) ha raggiunto la stazione a monte tramite una strada forestale. Le due pulegge motrici misurano ciascuna oltre 3,60 metri di diametro e pesano circa 5,5 tonnellate. Alla stazione a valle il dispositivo di tensione (circa 7 tonnellate).

Il trasporto singolo più impegnativo ha riguardato le due
quota neve n. 236 settembre - ottobre 2026

seppi m.
 MULCHING EQUIPMENT SPECIALISTS

DAL BOSCO AL BIKE TRAIL

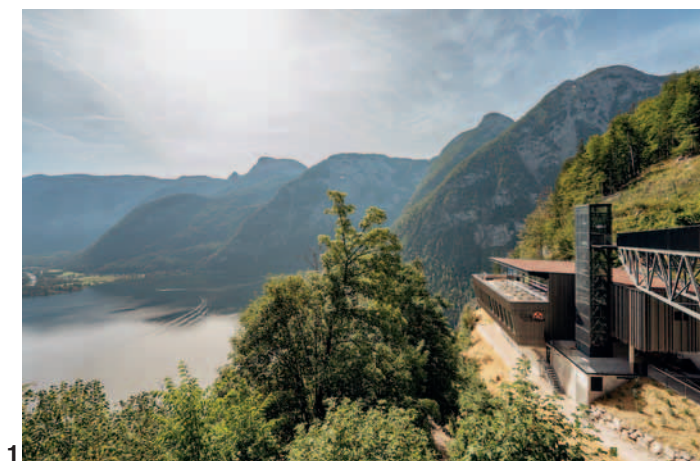
Il terreno diventa la risorsa. Il trail prende forma.

Con le macchine SEPPi M il materiale viene lavorato direttamente sul posto, trasformando la roccia in un fondo stabile, naturale e durevole per bike trail, sentieri e percorsi forestali.



Seppi M. - Pionieri del campo
 Tel. 0461 178 75 00 · mob. 340 788 42 11
 sales@seppi.com


 Pad. 36, Stand B4



1



1



2



2

cabine (15,5 tonnellate ciascuna). I veicoli sono costituiti da un telaio portante in acciaio con sovrastruttura in alluminio e ampie superfici vetrate; sono inoltre dotati di freni di emergenza, azionamenti automatici delle porte, ventilazione e illuminazione a LED indiretta ed esterna.

Particolare attenzione è stata dedicata anche alla progettazione architettonica delle nuove stazioni. Grazie alla sua struttura compatta, la nuova stazione a valle (515 m) si inserisce nel paesaggio di Hallstatt dichiarato Patrimonio mondiale dell'UNESCO. Il piano terra, caratterizzato da una fac-

ciata in legno, ospita la tecnologia dell'impianto a fune, modernissimi sistemi di biglietteria e un punto informazioni. Il piano superiore, trasparente e completato da un'ampia terrazza per i visitatori, offre molto spazio agli ospiti. Gli interni luminosi e le chiare linee visive facilitano l'orientamento e aumentano il comfort dei visitatori. Le aree di passaggio confluiscono senza soluzione di continuità nell'ampio flagship store, mentre il concetto architettonico aperto e trasparente mantiene, da ogni prospettiva, il collegamento visivo con l'ambiente storico circostante.

La stazione a monte (840 m) è stata accuratamente integrata nel contesto storico. La piattaforma d'imbarco vetrata a sbalzo, incorniciata da lamelle in legno. Al piano superiore, un bistrot con

un'ampia terrazza offre una spettacolare vista sul paesaggio montano circostante e si collega direttamente al percorso avventura dell'alta valle.

Con la nuova funicolare e il rinnovato complesso Salzwelten si sono create le condizioni affinché gli oltre 7.000 anni di storia dell'estrazione del sale di Hallstatt rimangano accessibili e significativi anche per le generazioni future..

DATI TECNICI

Dislivello	m	325
Lunghezza	m	593
Vetture		2
Persone in vettura		60
Velocità max.	m/sec	5,5
Portata	p/h	1.000
Ø fune traente	mm	45
Ø fune zavorra	mm	22

1. Il ristorante a monte

2. Allestimenti interni alle stazioni

3. Linea in fase di montaggio

4. Argano in fase di assemblaggio



3



4

DoloMeet Home Card: card per i proprietari di seconda casa

L'Azienda per il Turismo di Madonna di Campiglio propone per la prima volta uno strumento di fruizione del territorio pensato per chi vive l'ambito turistico in diversi momenti dell'anno. Si tratta di una card digitale stagionale (89 euro il prezzo di lancio) che comprende impianti di risalita, mobilità sostenibile, attività ed esperienze. Valida dai primi di luglio al 27 settembre 2026, prevede anche agevolazioni per tutta la famiglia.

Per la prima volta, Azienda per il Turismo Madonna di Campiglio dedica ai proprietari di seconda casa, legati al territorio da un vincolo non solo di frequentazione, ma spesso di affetto, uno strumento pensato su misura per loro. Si tratta della DoloMeet Home Card, la nuova card estiva che trasforma la seconda casa in un vero e proprio punto di partenza per vivere il territorio ogni giorno, per tutta la stagione, in altre parole un lasciapassare per scoprire e riscoprire il territorio che comprende Madonna di Campiglio, Pinzolo, Val Rendena, Giudicarie Centrali e Valle del Chiese.

L'iniziativa nasce dal desiderio di valorizzare un pubblico che da anni sceglie la destinazione, con le sue valli e i suoi paesi, come luogo del cuore, spesso tornando stagione dopo stagione, ma che finora non aveva a disposizione una proposta dedicata.

Un'unica card, tutto incluso

La DoloMeet Home include, in un solo strumento digitale:

- 10 corse andata e ritorno per persona sugli impianti di risalita estivi di Madonna di Campiglio e Pinzolo;
- 10 utilizzi per persona dei servizi di mobilità turistica e sostenibile sul territorio (navette a Madonna di Campiglio e nelle valli del Parco Naturale Adamello Brenta, trenino Pinzolo-Giustino-Carisolo, bicibus Tione-Carisolo e Carisolo-Dimaro con trasporto bici incluso);
- 10 attività per persona a scelta tra escursioni con le Guide alpine, uscite in e-mtb, proposte del Parco Naturale Adamello Brenta, visite culturali, attività equestre e percorsi di benessere nella natura;

- 1 accesso a stagione per persona a scelta tra strutture sportive, poli culturali del territorio o sconti su golf, tennis, padel e parapendio;
- altre attività e scontistiche.

La card è acquistabile online, su campigliodolomiti.it/it/dolomeet-guest-card/dolomeet-home-card, a seguito della compilazione di un form di autodichiarazione di possesso di una seconda casa sul territorio. Si attiva, poi, associandola tramite codice che sarà comunicato, all'applicazione Mio Trentino. Per le famiglie

sono previste agevolazioni dedicate: i bambini fino a 8 anni accompagnati da un adulto pagante ricevono gratuitamente la DoloMeet Home Card, mentre per ragazzi e bambini non accompagnati sono previsti sconti rispettivamente del 30% e del 50%.

"I proprietari di seconda casa sono ambasciatori "speciali" del nostro territorio", afferma Matteo Bonapace, direttore di Azienda per il Turismo, che aggiunge: "La card è un passo verso una relazione sempre più stretta e continuativa con chi, di fatto, appartiene già alla nostra comunità".

Un progetto reso possibile dal territorio

Alla concretizzazione della card hanno contribuito numerosi fornitori di servizi che vanno ringraziati per aver esteso le importanti condizioni agevolate di accesso alle opportunità inserite nelle card territoriali anche ai destinatari della Home Card, in particolare Funivie di Madonna di Campiglio e Funivie di Pinzolo.

Tutte le informazioni su servizi inclusi, programma settimanale delle attività e modalità di acquisto sono disponibili sul sito di ApT campigliodolomiti.it/it/dolomeet-guest-card/dolomeet-home-card.



TECHNOALPIN®

**LA NUOVA SERIE TR
ORA PIÙ PERFORMANTE!**

 **SETTING THE STANDARDS**  **official product partner**

Costruire trail sostenibili partendo dal terreno: l'esperienza del Paganella Bike Park con le macchine Seppi M.

Dalla roccia al flow trail, senza materiale esterno. E' questa la sfida quotidiana che affronta il team di Trail Zone al Paganella Bike Park, dove il terreno lascia poco spazio all'improvvisazione. Qui la costruzione e la manutenzione dei bike trail richiedono un mix di competenze, organizzazione e macchine in grado di trasformare direttamente il materiale presente sul posto in una superficie stabile, drenante e duratura.

Bike Trail che negli ultimi anni sono diventati attrazione turistica praticamente indispensabile per i frequentatori della montagna in estate, e di grande importanza per l'attività degli impianti di risalita nella stagione non invernale.

Per capire come nasce un trail moderno e quale ruolo svolgono le attrezzature Seppi M., abbiamo seguito una giornata di lavoro ad Andalo con Ezio Cattani, responsabile della manutenzione del Paganella Bike Park in Trentino e titolare dell'azienda Trail Zone, specializzata nella costruzione e manutenzione di sentieri.

Vent'anni di evoluzione nel trail building

"Svolgo questo lavoro ormai da una

ventina d'anni", racconta Ezio. "Nei primi dieci anni si lavorava quasi esclusivamente a mano: rastrello, pala, piccone e mazza. Negli ultimi dieci anni, invece, il trail building si è evoluto grazie all'utilizzo di mezzi meccanici."

Oggi il parco macchine comprende escavatori, pale, trattori, trince forestali e, soprattutto, spaccasassi. Una trasformazione che non ha sostituito il lavoro manuale, ma lo ha reso più efficace, permettendo di affrontare interventi più complessi e di migliorare la qualità finale del percorso.

Quando l'innovazione nasce dal cantiere

La collaborazione con Seppi M. è nata da un'esigenza concreta. "Otto o dieci anni fa avevo chiesto a Seppi una spaccasassi dedicata al trail building, perché sul mercato non esisteva nulla di simile."

Da quella richiesta è nato, dopo circa un anno di sviluppo, un primo prototipo largo appena 75 centimetri, pensato per lavorare anche nei passaggi più stretti dei sentieri.

L'esperienza positiva ha portato successivamente all'introduzione di una seconda macchina, la frantumassassi

Seppi Minisoil cl da 1,50 metri, utilizzata per l'apertura dei nuovi tracciati e per gli interventi più importanti di Reshape e Rebuild, e infine della Seppi Max 50 le con frantumassassi Microsoil rc, oggi la macchina più utilizzata dall'azienda.

Con una larghezza operativa di 105 cm e un ingombro complessivo di 135 cm, la Max 50 le con Microsoil rc rappresenta il compromesso ideale tra produttività e maneggevolezza, risultando adatta sia alla costruzione dei nuovi trail sia agli interventi di manutenzione.

Costruire un trail in Paganella: quando la roccia diventa risorsa

La particolarità della Paganella è il terreno. "Qui abbiamo uno strato di materiale fino di appena 10 - 15 centimetri. Sotto troviamo praticamente solo roccia." Una condizione che rende impossibile seguire le tecniche tradizionali basate sull'utilizzo del terreno naturale. Per questo motivo il processo costruttivo è stato completamente adattato alle caratteristiche

1. Prima di lavorare con Max 50 le con Microsoil rc
2. Max 50 le con Microsoil rc





1

geologiche dell'area.

La realizzazione di un nuovo trail inizia con la deforestazione del tracciato, effettuata manualmente oppure con trincia forestale. Successivamente un escavatore rimuove il cotico erboso e il materiale vegetale superficiale, che viene conservato per un eventuale riutilizzo.

A questo punto entra in gioco il martello idraulico, indispensabile per demolire la roccia affiorante. Solo dopo questa prima lavorazione intervengono le spaccasassi Seppi M., che trasformano il materiale grossolano in un aggregato fine utilizzabile direttamente nella

costruzione del fondo.

"Facciamo dai tre ai sei passaggi con la spaccasassi, a seconda del materiale e del risultato che dobbiamo ottenere."

Seguono nuove lavorazioni con l'escavatore per definire la sagoma del percorso, ulteriori passaggi della spaccasassi Minisoil cl e infine Max 50 le con Microsoil rc, che produce il materiale più fine destinato allo shap-ing finale.

1. Seppi Minisoil cl e Max 50 le con Micorsoil rc

2. Max_50 le con Microsoil rc



2

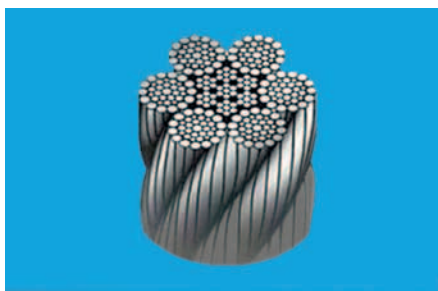
L'ultima fase rimane affidata alle persone, che rifiniscono il trail manualmente con rastrelli e completano il lavoro con la piastra vibrante per garantire una corretta compattazione.

Materiale prodotto in loco: meno trasporti, maggiore sostenibilità

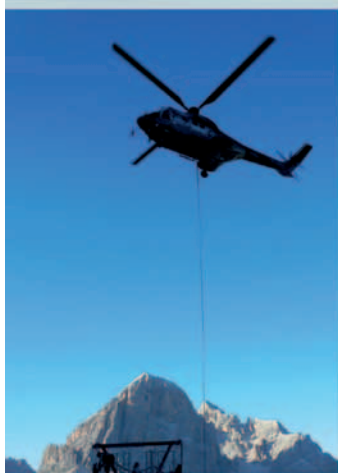
Uno dei cambiamenti più significativi introdotti dall'utilizzo delle spaccasassi riguarda la gestione del materiale.

"Oggi non portiamo più materiale dall'esterno per la stabilizzazione, perché riusciamo a produrlo direttamente sul posto."

Il materiale ottenuto viene eventual-



funiMont



Trasporti e montaggi speciali



Montaggio e revisione impianti di risalita



Manutenzione apparecchi di sollevamento nei cantieri navali e nelle centrali



www.funimont.it



1



2

mente miscelato con la terra vegetale disponibile oppure con altri componenti presenti in loco, fino a raggiungere la granulometria e la consistenza desiderate. Solo in alcune situazioni vengono impiegati stabilizzanti specifici, come prodotti antipolvere, per migliorare ulteriormente la coesione superficiale.

Il risultato è una drastica riduzione del trasporto di materiale, con vantaggi sia economici sia ambientali: meno camion, meno movimentazioni e un cantiere più sostenibile.

Un cantiere organizzato come una linea produttiva

Negli interventi più importanti Trail Zone ha sviluppato un'organizzazione del lavoro molto efficiente.

"Negli ultimi trail abbiamo lavorato praticamente in serie."

Davanti operano due escavatori equipaggiati con martello idraulico. Tra loro lavora la prima spaccasassi, che produce il materiale necessario alle lavorazioni successive. Dietro seguono altri due escavatori dedicati alla modellazione del percorso, mentre la Max 50 le con Microsoil rc completa la frantumazione finale e prepara il materiale per lo shaping definitivo.

Quattro escavatori e due spaccasassi

lavorano quindi in modo coordinato, riducendo i tempi morti e mantenendo un flusso continuo di lavorazione.

Costruzione e manutenzione: esigenze molto diverse

Le differenze tra costruzione e manutenzione emergono chiaramente anche nei numeri.

Per la realizzazione di un nuovo trail l'avanzamento medio è compreso tra 35 e 70 metri al giorno, variabile in funzione della conformazione del terreno e della presenza di roccia. Negli interventi di reshape o rebuild, invece, è possibile raggiungere 200 - 400 metri al giorno, utilizzando normalmente una sola spaccasassi, un escavatore e la piastra vibrante.

Anche la composizione delle squadre cambia sensibilmente: durante la costruzione possono lavorare contemporaneamente fino a sei operatori, mentre nella manutenzione ordinaria spesso sono sufficienti due persone.

La qualità di un trail si misura anche dopo la pioggia

Costruire un buon trail non significa soltanto creare una linea divertente. La durabilità dipende soprattutto dalla capacità del percorso di gestire l'acqua. *"L'erosione si controlla prima di tutto con un layout corretto. L'acqua deve uscire dal tracciato il più velocemente possibile"*

Una corretta progettazione, associata a un materiale ben frantumato e adeguatamente compattato, consente infatti di limitare i fenomeni erosivi e di ridurre nel tempo gli interventi di manutenzione.

La macchina giusta come parte del processo

L'esperienza del Paganella Bike Park dimostra come il trail building moderno non dipenda da una singola macchina, ma dall'integrazione tra progettazione, competenze e attrezzature specializzate.

Le spaccasassi Seppi M. non rappresentano semplicemente una fase della lavorazione: permettono di valorizzare il materiale già presente sul territorio, ridurre i trasporti, aumentare la qualità del fondo e velocizzare il cantiere.

Un approccio che unisce efficienza operativa, sostenibilità e rispetto dell'ambiente montano, offrendo ai gestori di Bike Park e Trail Network una soluzione concreta per realizzare percorsi durevoli e performanti.

Le fasi di costruzione di un bike trail in ambiente roccioso

Apertura del corridoio e deforestazione

Rimozione del cotico erboso

Frantumazione della roccia con martello idraulico

Primo passaggio con la spaccasassi Seppi M.

Modellazione preliminare con escavatore

Ulteriori passaggi di frantumazione fino a ottenere la granulometria desiderata

Shaping finale con escavatore e Seppi Max 50

Rifinitura manuale

Compattazione con piastra vibrante

Risultato: un fondo costruito quasi esclusivamente con materiale prodotto direttamente sul posto, stabile, drenante e pronto a resistere nel tempo.

1. Minisoil ci

2. Max 50 le con Microsoil rc



2

Da Airolo ad Andermatt con impianti a fune

I Cantoni svizzeri di Ticino, Uri e Grigioni hanno approvato, tramite il Programma San Gottardo (PSG), un contributo di finanziamento per la realizzazione di uno studio preliminare di fattibilità del progetto Porta Gottardo, che mira a collegare Airolo e Andermatt tramite impianti di risalita. Lo studio sarà finanziato al 50% dagli enti pubblici e al 50% dai privati.

Lo studio esplorerà le premesse e le prospettive del progetto Porta Gottardo, che intende promuovere l'azione imprenditoriale nell'ampia regione tra Urserental e Leventina, con ricadute positive sulle Tre Valli e sulla Surselva, già collegata ad Andermatt. L'obiettivo "è uno sviluppo turistico sostenibile dell'area del San Gottardo, con una fruizione del territorio su quattro stagioni e una mobilità più sostenibile, nel rispetto dei valori paesaggistici, ambientali e culturali della regione". I risultati dello studio sono attesi per l'inizio del 2027.

Il progetto Porta Gottardo può contare "su un consenso ampio e trasversale, che coinvolge enti pubblici e attori economici su entrambi i versanti del massiccio".

Una chiave di volta è rappresentata dal fatto che fra una

decina d'anni scadranno le concessioni per gli impianti di risalita di Airolo e Andermatt. Località che saranno confrontate con ingenti investimenti per rinnovare le infrastrutture. Come se non bastasse, in una realtà sempre più condizionata dal cambiamento climatico che, soprattutto ad Airolo, non garantisce l'innevamento annuale necessario per rendere finanziariamente sostenibile un ulteriore investimento in solitaria nel turismo invernale. Da ciò, l'idea di valutare la possibilità di lavorare congiuntamente a un progetto capace di legare le due località e creare un vasto comprensorio capace di immettere Airolo e il Canton Ticino in un circuito di livello internazionale e di garantire ad Andermatt un'ulteriore espansione.



In blu gli impianti esistenti,
in rosso e arancione quelli previsti

GESPI

TECHNICAL WEAR

**VESTIAMO CHI
TIENE IN
MOVIMENTO
LA MONTAGNA.**

Prestazioni, comfort e identità
per chi lavora su piste, impianti
a fune e in alta quota.

SCRIVICI SU
WHATSAPP

+39 030 910 3427

www.gespi.it

info@gespi.it



SCANSIONA

ABBIGLIAMENTO TECNICO PROFESSIONALE

Coordinato. Personalizzabile. Per la montagna.



MADE IN ITALY
PRODUZIONE

DPI CAT. I
UNI EN ISO 13688

OEKO-TEX® 100
MATERIALI

SU MISURA
XXS-5XL

Entrato in servizio il primo sistema RopeTwin di Bartholet

Con la messa in servizio della funivia Rodi-Tremorgio modernizzata, il primo sistema RopeTwin di Bartholet Ropeways AG ha ufficialmente iniziato l'attività. Il progetto segna una pietra miliare significativa per la nuova piattaforma di sistema.

Dal 6 giugno 2026, la funivia a va e vieni ristrutturata collega il quartiere Rodi-Fiesco in comune di Prato Leventina (Canton Ticino – Svizzera) ad un'altitudine di 940 metri con il Lago Tremorgio, situato a 1.830 metri, in soli cinque minuti. Il lago di montagna, descritto come un "gioiello, uno zaffiro immerso in una cavità", è una delle attrazioni naturali più imponenti della regione e funge da punto di partenza per numerose escursioni. Nell'ambito di una modernizzazione completa gli edifici delle stazioni esistenti sono stati mantenuti, mentre tutte le attrezzature funiviarie e il sistema di controllo sono stati completamente rinnovati.

Un elemento chiave del nuovo sistema è l'ottimizzazione del tracciato: i due precedenti sostegni in traliccio sono stati sostituiti da un singolo sostegno tubolare in acciaio alto 42 metri. Questo divide la linea in due sezioni di circa 650 metri ciascuna. Il nuovo allineamento migliora le caratteristiche operative dell'impianto e garantisce una corsa particolarmente fluida e stabile.

La stazione a monte, accessibile solo in elicottero, ha presentato sfide particolari. La pianificazione, la logistica e l'assemblaggio hanno richiesto la massima precisione e stretto coordinamento tra tutti i partecipanti al progetto.

In Rodi, il nuovo sistema modulare per piccole funivie a va e vieni bifune, RopeTwin, viene utilizzato per la prima volta. La piattaforma si caratterizza per il suo design compatto, l'elevata flessibilità e la costruzione di servizi. L'obiettivo è quello di aumentare l'affidabilità operativa e la disponibilità, ridurre in modo sostenibile i costi di manutenzione e creare contemporaneamente possibilità di appli-



cazione versatili.

La nuova struttura dispone di due cabine, ciascuna con una capacità di otto persone, e funziona quotidianamente durante la stagione estiva.

Offre un accesso confortevole ed efficiente a uno dei laghi di montagna più belli della Svizzera e migliora contemporaneamente l'appeal della regione per i turisti.



In Val Senales un progetto pilota per la conservazione della neve con geotessili innovativi

MINI TAKES CARE, il progetto per la conservazione della neve attraverso l'utilizzo di geotessili innovativi realizzati con fibre cellulosiche biodegradabili certificate, ha individuato in Alpin Arena Senales il partner con cui intraprendere, per la prima volta sul territorio italiano, questa nuova avventura.

Questa collaborazione applica ricerca e tecnologia a una delle sfide più urgenti per gli ecosistemi alpini: la conservazione della neve e la gestione responsabile delle risorse naturali in alta quota.

La conservazione del ghiaccio durante la stagione estiva è fondamentale per garantire la stabilità degli ecosistemi alpini e per preservare la risorsa nevosa necessaria allo sviluppo del turismo invernale sostenibile. Proteggere il manto nevoso e il ghiaccio significa, infatti, contrastare gli effetti del riscaldamento globale e ridurre l'impatto dei cambiamenti climatici sulle montagne, tutelando habitat fragili e contribuendo alla regolazione delle risorse idriche.

I geotessili utilizzati, prodotti dall'azienda austriaca Lenzing AG, che, grazie a questa innovazione ha vinto il CNMI Sustainable Fashion Awards 2024, sono realizzati con fibre cellulosiche certificate TÜV AUSTRIA, biodegradabili nel suolo, in acqua dolce e in ambiente marino, e compostabili sia in ambito domestico che industriale. Questi materiali garantiscono eccellenti proprietà isolanti e resistenza alle condizioni climatiche estreme tipiche dell'alta quota, con un impatto ambientale significativamente ridotto rispetto ai tradizionali geotessili di origine fossile.

Questa sperimentazione, oltre a valutare le performance tecniche dei materiali – isolamento termico, riduzione della perdita di neve, durata e resistenza agli agenti atmosferici – pone particolare attenzione all'eliminazione del rilascio di microplastiche nei delicati ecosistemi alpini, un tema

cruciale per la salvaguardia delle montagne e dei corsi d'acqua.

L'utilizzo di questi geotessili innovativi permette una significativa riduzione delle emissioni di CO₂ e del consumo idrico nella fase di produzione, grazie all'impiego di fibre cellulosiche rinnovabili e biodegradabili.

Il progetto rappresenta quindi un esempio concreto di come innovazione e sostenibilità possano convivere per proteggere gli ambienti naturali più vulnerabili.

Con questa collaborazione, MINI e Alpin Arena Senales confermano il valore della cooperazione tra aziende, territori e comunità locali per sviluppare soluzioni pragmatiche e responsabili, a

tutela degli ecosistemi alpini e per un futuro sostenibile del turismo invernale.

Elemento distintivo del progetto è l'approccio circolare: una volta terminato il loro utilizzo, i geotessili vengono recuperati e riciclati per essere trasformati nuovamente in fibre e filati destinati a nuove applicazioni tessili.

Grazie alla collaborazione con il gruppo biellese Marchi S Fildi e il supporto della società SAFE, che gestisce la raccolta tracciabile dei materiali, si sta concretizzando un ciclo virtuoso di recupero e riutilizzo che rappresenta una svolta importante per l'industria tessile tecnica e per la sostenibilità ambientale.



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



**ELETTROMECCANICA
ADIGE**

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

Operativa sul Titlis la torre accessibile più alta d'Europa



A 3020 metri è stata aperta una nuova attrazione turistica che punta a rafforzare l'afflusso di visitatori nel comprensorio di Engelberg.

La nuova "Titlis Tower" è una trasformazione di un ex trasmettitore radio degli anni '80 alto 56 metri. La struttura esistente della torre in acciaio è stata estesa di due volumi vetrati orizzontali e quattro torri di circolazione verticale (2 ascensori e 2 scale).

Dopo tre anni di lavori, l'impianto diventa la torre accessibile più alta d'Europa, affacciata sul ghiacciaio e a 200 metri dalla stazione superiore degli impianti di risalita. Il complesso, firmato dallo studio Herzog & de Meuron, offre una piattaforma panoramica accessibile con 19 franchi (fino a 500 visitatori), due container vetrati di lusso con il ristorante Joseph's da 125 coperti guidato da uno chef premiato e una boutique di orologi Rolex. In cima l'Horizon Deck, una terrazza panoramica che offre una vista totale sulle Alpi circostanti.

Il progetto fa parte della più ampia strategia di riqualificazione per Titlis Bergbahnen, integrando infrastrutture e strutture per i visitatori all'interno di un concetto architettonico unificato.

Coinvolta nel progetto globale anche la nuova stazione a monte, denominata Peak Station, che sostituirà l'infrastruttura degli anni Sessanta e sarà inaugurata nella primavera del 2029. Una galleria collegherà stazione a monte e torre. Il progetto complessivo è stimato in 150 milioni di franchi. L'obiettivo è quello di posizionare il Monte Titlis quale una delle principali destinazioni alpine per tutto l'anno e di offrire un'esperienza competitiva a livello internazionale.



Lo scorso anno il sito ha accolto 1,2 milioni di persone. Con le nuove infrastrutture, la direzione spera di raggiungere 1,5 milioni di visitatori entro il 2035.

L'intero progetto Titlis persegue ambiziosi obiettivi di sostenibilità. Un involucro edilizio altamente efficiente e l'utilizzo costante del calore di scarto e dell'energia solare ridurranno significativamente il consumo energetico. Una volta completata la stazione di monte, le emissioni di CO₂

Sopra, Titlis Tower
A destra, rendering
con stazione a monte



saranno drasticamente ridotte del 95%, passando da 280 tonnellate/anno a 12 tonnellate/anno. Un cantiere a questa altitudine ha rappresentato una sfida. I venti possono diventare estremamente violenti nel giro di pochi minuti e, in estate, i temporali interrompono talvolta i lavori quasi istantaneamente.

Un centinaio di operai ha affrontato quotidianamente condizioni meteorologiche spesso estreme. A quella quota, ogni giornata di lavoro dipende dai capricci del tempo. Il cantiere può operare realmente solo otto mesi all'anno; per il resto del tempo, tempeste e temperature polari rendono impossibile qualsiasi attività. Sul Titlis possono cadere due metri di neve in una sola notte. Il giorno dopo tutto scompare sotto il bianco e bisogna ritrovare ogni cosa. Questa è la vera sfida.

La difficoltà maggiore è stata il trasporto dei materiali. Quasi 120.000 tonnellate sono state portate in vetta o riportate a valle. I materiali arrivano dapprima in camion nella valle, per poi essere trasportati in elicottero oppure mediante le cabine della funivia. Un team logistico di una trentina di persone ha coordinato queste operazioni: ogni notte tra 90 e 140 tonnellate di materiale sono transitate tra la valle e il cantiere. Circa tre giorni sono stati necessari perché un materiale raggiungesse la vetta.

Il cantiere ha dovuto inoltre convivere con l'attività turistica. La funivia ha continuato a funzionare durante i lavori, imponendo rigide norme di sicurezza. Ogni movimento di mezzi nelle vicinanze delle linee è stato sorvegliato da un addetto che poteva ordinare l'arresto immediato delle macchine.



Il Gruppo Doppelmayr in crescita costante. L'esercizio 2025/26 registra un aumento del fatturato e dell'organico

Nell'esercizio 2025/26, il Gruppo Doppelmayr ha continuato a crescere, trainato da importanti progetti internazionali, mercati di riferimento solidi e tecnologie innovative. Il fatturato è salito a 1,3 miliardi di euro, con un aumento del 9,1% rispetto all'anno precedente. Il Gruppo ha inoltre continuato ad ampliare il proprio organico a livello internazionale. Questo andamento positivo conferma la solida posizione dell'azienda nel settore delle soluzioni di trasporto a fune per il turismo e la mobilità urbana, nonché nell'intralogistica.



Executive Board Doppelmayr

Il Gruppo Doppelmayr può vantare un esercizio 2025/26 di successo. Nonostante le sfide geopolitiche e un contesto di mercato impegnativo, l'azienda ha mantenuto la propria solida posizione sui mercati internazionali. Il fatturato del Gruppo Doppelmayr è aumentato del 9,1%, raggiungendo 1,3 miliardi di euro.

La domanda di impianti a fune per gli sport invernali, il turismo durante tutto l'anno e le soluzioni di mobilità urbana rimane a livelli elevati. Tra i progetti chiave dell'esercizio figurano la cabinovia urbana a Parigi, l'impianto 3S Campitello-Col Rodella in Italia, la cabinovia Big Sky Explorer e la Mayflower East Village negli Stati Uniti, nonché il primo impianto TRI-

Line a Hoch-Ybrig, in Svizzera. La realizzazione di successo di questi e di numerosi altri progetti ha contribuito in modo significativo alla positiva performance aziendale.

I collaboratori come fattore chiave di successo

I collaboratori rimangono il fondamento del successo dell'azienda. Con il loro impegno, la competenza tecnica e lo spirito innovativo, contribuiscono quotidianamente alla realizzazione di progetti in tutto il mondo. Per soddisfare la forte domanda e garantire un'elevata qualità a lungo termine, nel corso dell'esercizio 2025/26 i team sono stati ulteriormente ampliati. Il numero dei collaboratori del Gruppo Doppelmayr è

aumentato del 5,4 per cento, raggiungendo quota 3.987 (equivalenti a tempo pieno).

Innovazioni per la mobilità di domani

In qualità di leader nella tecnologia e nell'innovazione, il Gruppo Doppelmayr investe costantemente nello sviluppo dei propri prodotti e delle soluzioni digitali. Nell'esercizio 2025/26, l'attenzione si è concentrata in particolare sulla tecnologia TRI-Line, sullo sviluppo di funzioni operative autonome e assistite per gli impianti a fune e sulle soluzioni digitali volte ad aumentare l'efficienza. Il primo impianto TRI-Line è ora in funzione nel comprensorio sciistico di Hoch-Ybrig. Sölden e Ischgl utilizzano AURO per le loro nuove seggiovie, sia in modalità autonoma nella stazione a monte che con funzionamento assistito nella stazione a valle.

I mercati internazionali rimangono motori di crescita

I mercati principali, ovvero l'Austria, l'area alpina in senso lato e il Nord America, hanno continuato a registrare un andamento positivo. Anche l'Asia riveste un ruolo importante, in particolare nel settore del turismo per tutto l'anno. Nel segmento degli impianti di risalita urbani, nel corso dell'anno di riferimento è stata completata la cabinovia di Parigi, mentre ulteriori progetti in America Latina sono attualmente in fase di pianificazione e realizzazione.

Prospettive

Le condizioni sui mercati internazionali rimangono complesse. Grazie alla sua solida posizione di mercato, alle tecnologie innovative e all'ampia presenza internazionale, il Gruppo



Doppelmayr si considera ben preparato per il futuro. Nei prossimi anni, l'azienda continuerà a investire strategicamente nella ricerca e sviluppo, nella digitalizzazione e nell'ulteriore sviluppo delle proprie sedi e dei propri dipendenti.

Dichiarazioni del Consiglio di Amministrazione, Direzione del Gruppo Doppelmayr

Thomas Pichler

"I nostri mercati si sono dimostrati ancora una volta molto solidi nell'esercizio 2025/26. Abbiamo portato a termine con successo numerosi progetti straordinari che spaziano dall'Austria e dall'intera regione alpina al Nord America e all'Asia. Questo ampio posizionamento internazionale garantisce stabilità e allo stesso tempo apre nuove opportunità per un'ulteriore crescita."

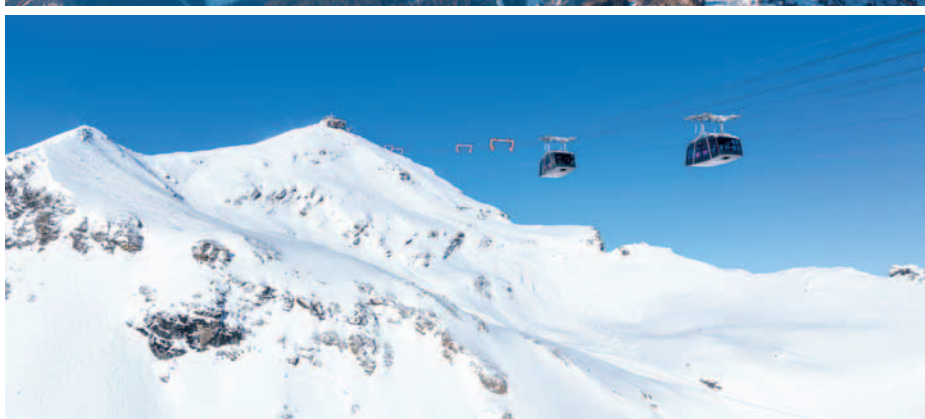
Michael Köb

"Con un fatturato di 1,3 miliardi di euro, il Gruppo Doppelmayr ha dimostrato ancora una volta la sua solida posizione sul mercato. L'andamento positivo del fatturato dimostra che la nostra visione a lungo termine, la stabilità finanziaria e la costante realizzazione di progetti internazionali costituiscono le basi giuste per uno sviluppo aziendale sostenibile."

Arno Inauen

"L'innovazione nasce dall'incontro tra tecnologia collaudata e nuove possibilità digitali. La digitalizzazione e l'intelligenza artificiale offrono nuove opportunità per la gestione degli impianti a fune. Il nostro obiettivo è"

quota neve n. 236 settembre - ottobre 2026



applicare tecnologie innovative in modo da migliorare in egual misura sicurezza, efficienza e comfort."

Gerhard Gassner

"Il successo del Gruppo Doppelmayr si fonda sulle persone che ogni giorno mettono a disposizione le loro"

conoscenze ed esperienze. Per questo investiamo costantemente nelle nostre sedi, in ambienti di lavoro moderni e nello sviluppo dei nostri team. In questo modo creiamo le condizioni necessarie per continuare a sviluppare le migliori soluzioni per i nostri clienti anche in futuro."



Esercizio 2025/26 (1° aprile - 31 marzo)

Ricavi delle vendite	1.3 miliardi di euro (+9,1%)
Numero di dipendenti in tutto il mondo (FTE)	3.987 (+5,4%)

Presolana Ski Arena 365: dopo il successo dell'estate, si guarda all'autunno con molte prenotazioni

A poco più di due mesi dall'inaugurazione dello scorso 13 giugno, Presolana Ski Arena 365 traccia un primo bilancio della sua prima estate. E il risultato è estremamente positivo. Nato dalla partnership tra Neveplast e Neve Srl, proprietaria di Presolana Ski, il progetto ha portato al Passo della Presolana una nuova opportunità per vivere e praticare sci e snowboard anche durante i mesi senza neve, offrendo una struttura dedicata sia all'allenamento agonistico sia al pubblico. Dopo il successo dei primi mesi, lo sguardo è già rivolto all'autunno, con un calendario già ricco di prenotazioni.

Sci club da tutta Italia e dall'Europa

In questi primi mesi sono stati numerosi gli sci club che hanno raggiunto la Presolana per effettuare sessioni di allenamento, sfruttando la possibilità di lavorare sulla tecnica e mantenere il feeling con gli sci anche durante l'estate.

Un interesse che ha superato fin da subito i confini italiani, con gruppi e atleti arrivati da Svizzera, Austria e Francia e Germania. Altrettanto significativa la partecipazione italiana: oltre agli sci club di casa della Lombardia, sono arrivati, tra gli altri, molti sci club provenienti da Valle d'Aosta, Trentino-Alto Adige, Veneto, Liguria e Lazio e Campania. Dallo sci club Monterosa, Val d'Ayas e Valtournenche, Crammont, Ski Club Valais Capo Alpin, allo Sci Club Ponte di Legno e Terminillo e Sci club Napoli, solo per citarne alcuni.

Accanto agli sci club, Presolana Ski Arena 365 ha ospitato anche squadre appartenenti ai Comitati regionali, tra cui il Comitato Alpi Centrali, con atleti dello sci alpino e dello snowboard cross. Una presenza significativa, che ha confermato come la pista possa rappresentare un valido strumento di allenamento anche per atleti



di alto livello.

Le alte temperature e la chiusura anticipata dei ghiacciai nel corso di agosto hanno inoltre reso più complessa la programmazione degli allenamenti sulla neve. Per molti club Presolana Ski Arena 365 ha rappresentato così una soluzione concreta per dare continuità alla preparazione.

Alcune testimonianze

Julien Gens - allenatore Sci Club Val D' Ayas -Valle d'Aosta "Ci ha sorpreso soprattutto la velocità e la sensazione, molto simile allo sci su una neve dura e scivolosa. È uno strumento molto utile anche tecnicamente, perché permette di evidenziare e correggere gli errori, oltre a offrire un'interessante alternativa per allenarsi senza dover affrontare lunghi spostamenti."

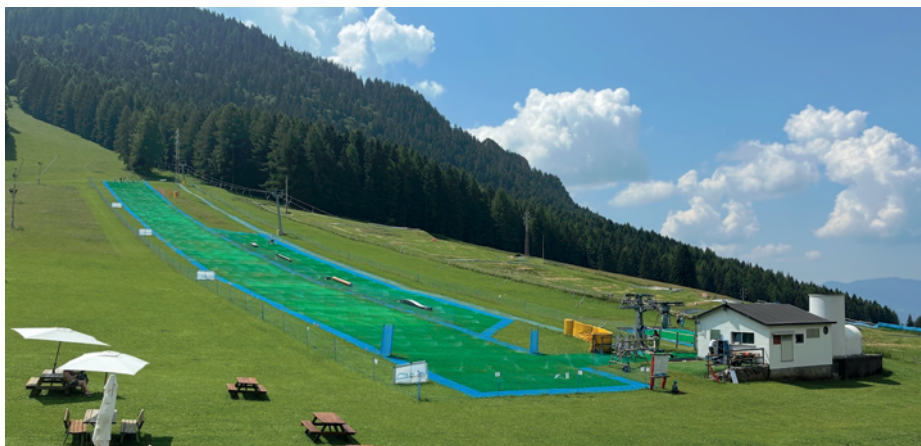
Sabrina Fanchini - allenatrice Sci Club Rongai - Lombardia: "Ci siamo trovati molto bene. I ragazzi hanno dato continuità all'allenamento e ci sembra siano progrediti molto. Ora

siamo curiosi di tornare sulla neve per verificare quanto del lavoro svolto in Presolana riusciremo a ritrovare durante la stagione."

Michele Morelli - allenatore Sci Club Terminillo - Lazio "Siamo arrivati con aspettative alte, ma la realtà è andata oltre. La pista è molto performante e permette una straordinaria ripetizione del gesto: ogni ragazzo è riuscito a fare circa 60 giri in una giornata, difficilmente pensabili in ghiacciaio. È una superficie che richiede precisione e una sciata molto pulita, quindi estremamente utile dal punto di vista tecnico. Ottima anche l'organizzazione e l'accoglienza. Per noi che arriviamo da lontano per allenarci 4 giorni è molto importante trovare uno staff che ci dia indicazioni e consigli anche per far star bene i nostri atleti oltre lo sci"

Una delle sorprese più belle dell'estate è stato l'arrivo, quasi in incognito, e grazie alla collaborazione con Sunkid, partner di Neveplast, di due vere e proprie leggende dello sci





mondiale: Benni Raich e Marlies Schild. Una delle coppie più vincenti sempre che, insieme, vantano ben 25 medaglie tra Olimpiadi e Campionati Mondiali. Con due dei loro figli e una rappresentanza di giovani atleti dello Scigymnasium Stams, sono arrivati alla Presolana Ski Area 365 per provare in prima persona la pista alla ricerca di nuove soluzioni di allenamento da alternare al lavoro in ghiacciaio.

Benjamin Raich e Marlies Schild *"Siamo rimasti piacevolmente sorpresi. La pista può essere un ottimo strumento per continuare ad allenarsi durante l'estate e rappresenta una possibilità molto interessante anche per i più giovani nei periodi in cui non è possibile sciare sulla neve. In estate tutti noi siamo a caccia di località dove poterci allenarci al meglio"*

Un vero snowpark per freestyle e snowboard

Una delle sorprese più interessanti di questa prima estate è stata la risposta all'area freestyle: un vero e proprio snowpark attrezzato con rail e box, capace di conquistare sia i neofiti, che hanno potuto avvicinarsi alla disciplina e provare i primi trick, sia gli snowboard club e gli atleti più esperti, arrivati in Presolana per allenarsi.

Grande partecipazione hanno registrato anche i contest organizzati durante l'estate, contribuendo a rendere lo snowpark un luogo vivo e capace di attrarre soprattutto il pubblico più giovane. Il freestyle si presta particolarmente bene a un progetto come Presolana Ski Arena 365: non richiede grandi dislivelli né spazi particolarmente estesi e permette di creare strutture tecniche sulle quali allenarsi e divertirsi durante tutto l'anno.

Proprio il successo ottenuto in questi primi mesi sta portando a valutare un ulteriore potenziamento dell'area freestyle.

Il successo delle aperture al pubblico

Il bilancio positivo non riguarda soltanto l'attività agonistica. Un'altra grande soddisfazione è arrivata dalle aperture al pubblico del mercoledì e della domenica, che hanno portato in pista persone con esperienze e obiettivi differenti: da chi ha messo gli sci ai piedi per la prima volta a chi ha scelto di divertirsi o di "togliere un po' di ruggine" in vista dell'inverno. In molti hanno approfittato della presenza dei maestri di sci della scuola Magica Presolana per qualche lezione.

Anche il clima spesso fresco del Passo della Presolana ha contribuito a rendere piacevole l'esperienza, offrendo un modo originale e dinamico di vivere la montagna durante l'estate.

Una casa per TUTTI

Presolana Ski Arena 365 è davvero la casa di tutti gli appassionati di sport invernali: quest'estate ha accolto anche gli atleti di Enjoyski Sport con disabilità motorie e sensoriali, che hanno potuto allenarsi sia in campo libero sia tra i pali. Un luogo accessibile, grazie anche al grande parcheggio proprio sotto la pista e allo ski lift, che facilita l'utilizzo dell'impianto anche agli atleti in carrozzina

Una montagna viva dodici mesi all'anno

Lorenzo Pasinetti AD Presolana Ski: *"Sinceramente non mi aspettavo una risposta di queste dimensioni. Ci ha colpito l'interesse degli sci club arrivati dall'Europa e da tutta Italia. Vedere così tanti ragazzi, una pista così viva e la nostra Presolana così colorata durante l'estate è stato meraviglioso. Progetti come questo contribuiscono concretamente alla destagionalizzazione e permettono di vivere la montagna d'estate attraverso attività sportive capaci di attrarre anche un pubblico giovane."*



Nicolò Bertocchi – AD Neveplast *"Quello che più mi ha fatto piacere è stato vedere il successo delle aperture al pubblico. Immaginavamo forse una risposta più tiepida, invece abbiamo visto tantissime persone arrivare per provare, imparare e divertirsi. È una conferma importante: sciare su Neveplast può essere divertente e davvero per tutti. È la mission della nostra azienda: rendere lo sci accessibile a tutti e in tutte le stagioni."*

Un'accoglienza su misura

Fondamentale per il successo della prima estate è stata la collaborazione con Scuola Sci Magica Presolana e Scuola Sci Mood Sport. Grazie alla loro professionalità e alla conoscenza del territorio, le due scuole hanno collaborato e continueranno a collaborare nell'accoglienza degli sci club, nella gestione delle prenotazioni e nell'offrire a ogni organizzazione il supporto necessario per vivere al meglio l'esperienza in Presolana.

Uno dei principali valori aggiunti è il servizio "chiavi in mano": non soltanto pista e sessioni di allenamento, con la possibilità di avere pali e sistema di cronometraccio, ma anche supporto per strutture alberghiere, ristorazione, preparazione atletica e allenamento a secco in palestra.

L'obiettivo è offrire agli sci club un vero training camp completo, facendo della Presolana un punto di riferimento per lo sci e lo snowboard 365 giorni all'anno.

Dopo una prima estate ricca di presenze e soddisfazioni, Presolana Ski Arena 365 guarda ai prossimi mesi con un calendario autunnale già fitto di prenotazioni, confermando la volontà di confermare il progetto come una vera casa dello sci e dello snowboard durante tutto l'anno, aperta a tutti quelli che amano la neve e gli sport invernali.

Presentato il collegamento San Martino di C. - Passo Rolle



Tracciato previsto

E' stato presentato il 21/7/2026 a San Martino di Castrozza il cantiere del nuovo collegamento funiviario con il Passo Rolle, opera strategica per lo sviluppo turistico e la mobilità del Primiero.

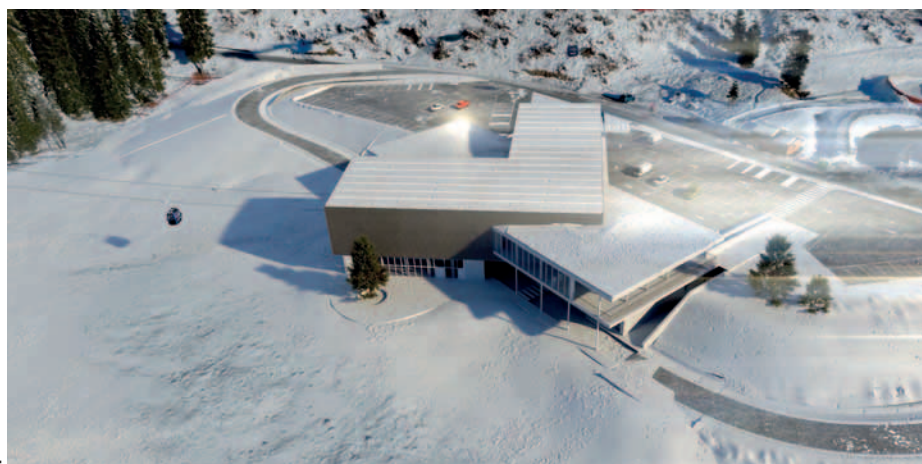
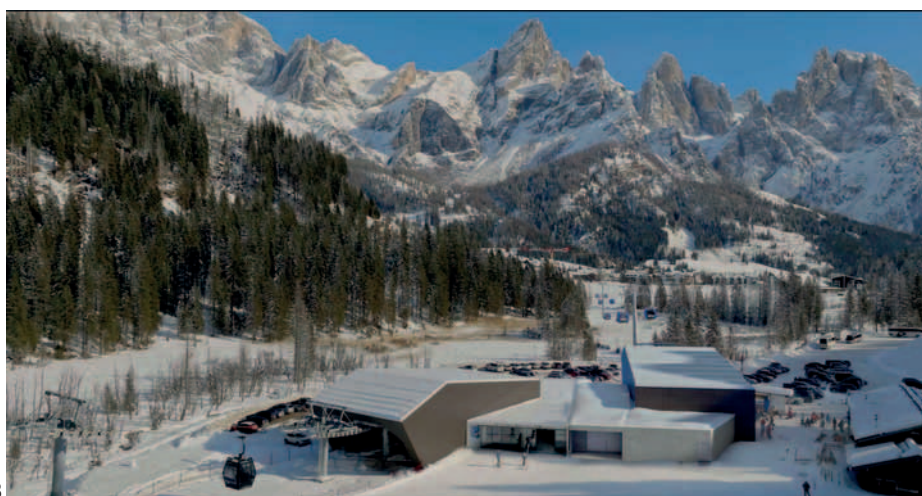
L'opera, finanziata dalla Provincia tramite Trentino Sviluppo, prevede un investimento di circa 55 milioni di euro per la realizzazione di due telecabine integrate, con veicoli da dieci posti, lungo un tracciato di 4,6 chilometri.

Il sistema, articolato in 4 stazioni principali, permetterà di raggiungere il Passo Rolle da Bellaria di San Martino di C. in 13 minuti, senza cambiare cabina, collegando in modo stabile le aree di Tognola, Ces, Val Cigolera e Passo Rolle in un unico carosello sciistico.

L'impianto avrà una capacità di 1.500 persone all'ora, incrementabile fino a 1.800, e sarà utilizzabile sia durante la stagione invernale che nel periodo estivo.

Cuore del nuovo sistema sarà a Prà delle Nasse di San Martino di C., con un centro servizi su due livelli con biglietteria, info point, noleggio, scuola di sci, attività commerciali e ristoro.

L'opera offrirà un'alternativa alla mobilità su gomma, riducendo la pressione del traffico su un territorio ad elevato valore naturalistico, contribuendo a rendere l'area più



1. Ski map San Martino di C.
2. Tracciato previsto
3. Stazione Bellaria (1.472 m), a sinistra la stazione a valle del Colbricon Express
4. Stazione Nasse (1.480 m)
5. Stazione Fosse (1.972 m)

accessibile, attrattiva e competitiva durante tutto l'anno. La conclusione dei lavori e la messa in esercizio sono previste nel 2029.

Le soluzioni tecniche sono state sviluppate per adattare l'infrastruttura a un contesto complesso e delicato: dalla stazione di Fosse di Sopra completamente interrata, alla campata unica di 290 metri su Prà delle Nasse (Zona speciale di conservazione), fino alla compensazione in loco di circa 100 mila metri cubi di materiale.

Il tracciato unirà Bellaria, Prà delle Nasse, Fosse di Sopra e Passo Rolle, con quattro stazioni principali e una fermata tecnica di sola discesa a Sass Maor, destinata agli sciatori diretti al campo scuola Cimon.

La prima tratta, Bellaria - Prà delle Nasse, sarà il principale nodo di interscambio tra mobilità privata, trasporto pubblico e sistema funiviario. Il tratto successivo raggiungerà Fosse di Sopra, dove sarà realizzato il centro tecnico dell'intero collegamento. La stazione, completamente sotterranea per contenerne l'impatto paesaggistico, ospiterà le due motrici indipendenti, i locali tecnici, la rimessa battipista e il magazzino comune dei veicoli. Da qui partirà la seconda cabinovia diretta al Passo Rolle.

Complessivamente saranno installati 33 sostegni e verranno interrate due linee elettriche di media tensione interferenti con il tracciato.

La gara, bandita da APAC per conto di Trentino Sviluppo, è stata aggiudicata nel 2024 al raggruppamento guidato da Leitner spa, di cui fanno parte anche Collini Lavori spa, Misconel srl e Grisenti srl, insieme agli studi e ai professionisti coinvolti nelle attività tecniche.

L'intero procedimento è stato coordinato da Trentino Sviluppo con il contributo delle strutture provinciali competenti in materia ambientale, paesaggistica, forestale, idraulica, archeologica, viabilistica e di protezione civile.



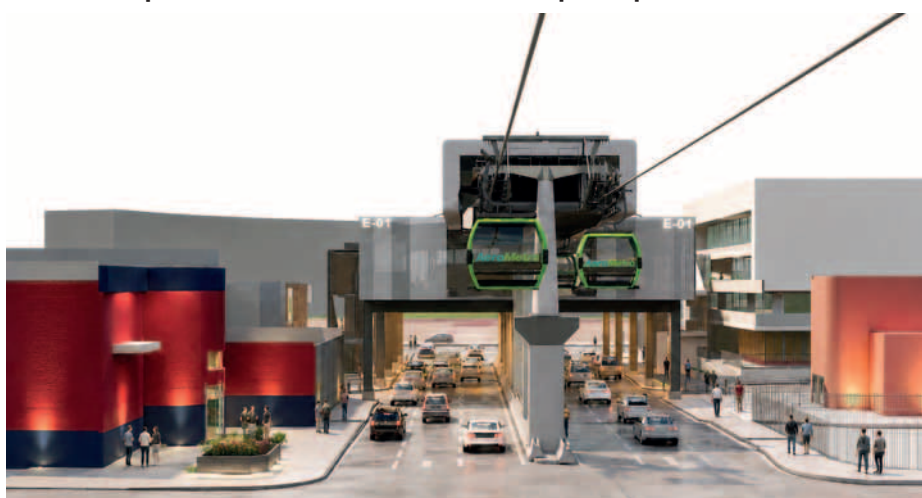
1. Stazione Fosse (1.972 m)
2. Stazione Sass Maor (2.026 m)
3. Passo Rolle
4. Stazione Passo Rolle (2.026 m)

quota neve n. 236 settembre - ottobre 2026



Città del Guatemala realizza la telecabina urbana a più alta capacità del mondo firmata Doppelmayr

Città del Guatemala apre un nuovo capitolo nella storia del trasporto pubblico con il lancio del progetto AeroMetro. Si tratta non solo del primo sistema di impianti a fune urbano del Paese, ma anche di uno dei più grandi al mondo, sia per capacità di trasporto sia per dimensioni dell'infrastruttura. Il Gruppo Doppelmayr è stato scelto come partner per realizzare questo innovativo sistema di trasporto pubblico.

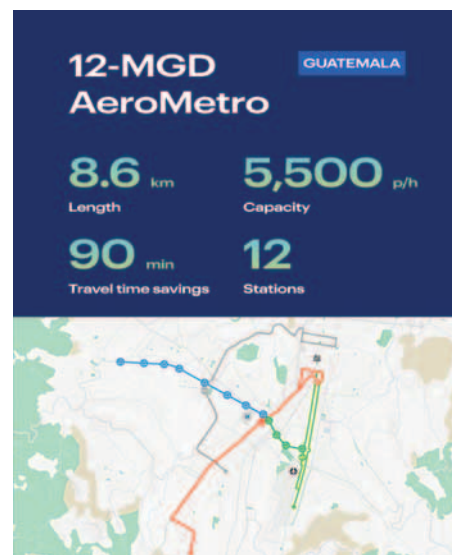


Composto da due linee per una lunghezza complessiva di 8,6 km e dodici stazioni, AeroMetro collegherà Città del Guatemala con il Comune di Mixco, situato a nord-ovest della capitale. Con una capacità di 5.500 passeggeri/ora per direzione su ciascuna linea, rappresenterà uno dei più importanti sistemi di trasporto urbano a fune realizzati dal Gruppo Doppelmayr. Le telecabine ad ammortamento automatico saranno equipaggiate con 495 cabine, ciascuna con una capacità di 12 passeggeri, garantendo elevati livelli di efficienza e comfort. Il completamento di entrambe le linee è previsto per il 2028.

"Realizzare impianti a fune in città dinamiche come Città del Guatemala è motivo di grande orgoglio per tutto il team Doppelmayr. Siamo lieti di essere stati scelti ancora una volta come partner per dare vita a un esempio iconico di mobilità moderna. Questo sistema migliorerà gli spostamenti quotidiani di moltissime persone", afferma Thomas Pichler, membro del Consiglio Direttivo del Gruppo Doppelmayr.

Impatto sociale e ambientale

L'AeroMetro avrà un impatto positivo sulla vita di tutti coloro che ogni giorno si spostano tra Mixco e Città del Guatemala. Durante le ore di punta, i tempi di percorrenza si ridurranno da fino a due ore a soli 32 minuti.



L'impianto, completamente accessibile e privo di barriere architettoniche, sarà pienamente integrato nel sistema di trasporto pubblico urbano grazie al collegamento diretto con la rete locale di Bus Rapid Transit (BRT). Sarà operativo 17 ore al giorno per 360 giorni all'anno.

Essendo alimentato al 100% da energia elettrica, consentirà una significativa riduzione delle emissioni inquinanti rispetto ad altre modalità di trasporto pubblico.

"AeroMetro dimostra come tecnologia e sostenibilità possano trasformare le nostre città. Il progetto offrirà maggiore efficienza e connettività, migliorando sensibilmente la qualità della vita dei cittadini grazie alla riduzione dei tempi di viaggio e dell'inquinamento", dichiara Konstantinos Panagiotou, CEO di Doppelmayr Guatemala.

Trasformazione urbana con uno sguardo al futuro

Collegando aree densamente popolate con importanti poli economici, educativi e sanitari, tra cui un ospedale e l'aeroporto, AeroMetro cambierà il modo di spostarsi di migliaia di persone ogni giorno. Il sistema offrirà un servizio affidabile a comu-

nità che in passato non erano adeguatamente servite dalle infrastrutture di trasporto tradizionali.

Non rappresenta soltanto una soluzione di mobilità, ma un vero e proprio strumento di trasformazione urbana.

Il progetto costituisce un passo significativo per il Guatemala verso un modello urbano più equo e resiliente, nel quale l'accesso a un trasporto sicuro, rapido, inclusivo e sostenibile diventa un diritto per tutti.



"AeroMetro segna un nuovo capitolo per il trasporto pubblico di Città del Guatemala e dell'intera area metropolitana. Questo progetto dimostra che, quando amministrazioni pubbliche e settore privato collaborano condividendo la stessa visione, è possibile realizzare infrastrutture capaci di migliorare ogni giorno la vita di migliaia di persone", afferma Ricardo Quiñónez, sindaco di Città del Guatemala.

Gli impianti a fune urbani continuano a espandersi in America Latina

Con questo progetto il Guatemala raggiunge un importante traguardo, diventando il primo Paese della regione a realizzare un sistema di trasporto urbano a fune ad alta capacità destinato al trasporto pubblico, consolidando ulteriormente la diffusione di questa tecnologia in America Latina.

Dalla messa in esercizio del primo impianto urbano Doppelmayr in Venezuela, nel 2009, questa tecnologia si è affermata come una soluzione di mobilità sostenibile ed efficiente in tutta la regione.

Attualmente il Gruppo Doppelmayr contribuisce allo sviluppo della mobilità urbana in Bolivia, Brasile, Cile, Colombia, Guatemala, Messico e Venezuela. Sono già in esercizio circa 65 km di impianti urbani Doppelmayr, mentre altri 50 km sono attualmente in costruzione.

Questi dati confermano il ruolo di primo piano dell'America Latina nell'integrazione degli impianti a fune all'interno dei sistemi di mobilità urbana. Integrandosi con le infrastrutture di trasporto esistenti, gli impianti contribuiscono a migliorare la connettività, ridurre i tempi di viaggio e garantire un accesso affidabile alle aree densamente popolate e caratterizzate da una morfologia complessa.

SCHEDA TECNICA

		Linea 1	Linea 2	Totale
Lunghezza	km	2,1	6,5	8,6
Portata	p/h	5.500	5.500	5.500
Velocità	m/sec	6,5	6,5	6,5
Stazioni		4	8	12

STAZIONI

Nasce Südtirol Skiarena

E' stato presentato il 12 agosto 2026 a Reinswald (Sarentino), il consorzio "Südtirol Skiarena" un marchio regionale che raggruppa 18 comprensori (inclusi un partner in Austria e uno in Svizzera) per offrire un'esperienza montana attiva tutto l'anno.

L'iniziativa propone un pass unico per accedere a 555,7 chilometri di piste e 118 impianti di risalita fino a un'altitudine massima di 3.250 metri, oltre a 98 malghe e baite. Il modello punta su sostenibilità, mobilità integrata con i mezzi pubblici, elevati standard di servizio e tariffe agevolate per famiglie e giovani.

La rete raggruppa complessivamente 18 comprensori, tra cui 16 stazioni altoatesine, una posizionata nel Tirolo austriaco (Nauders am Reschenpass) e una nei Grigioni svizzeri (Minschuns in Val Müstair).

Rispetto al precedente assetto dell'Ortler Skiarena (composto da 15 stazioni) il circuito registra l'ingresso di tre nuovi poli: Racines-Giovo (Alta Valle Isarco), Speikboden (Valle Aurina/Skiworld Ahrntal) e Klausberg (Valle

quota neve n. 236 settembre - ottobre 2026



Aurina/Skiworld Ahrntal). Questi vanno ad affiancare le stazioni storiche del consorzio: Solda all'Ortles e Alpin Arena Senales (entrambe dotate di aree sciabili su ghiacciaio fino a 3.250 metri di quota), Belpiano-Malga San Valentino, Watles, Trafoi, Merano 2000, Plan Val Passiria (Pfelders), Schwemmalm, Monte San Vigilio, Corno del Renon, Reinswald, Monte Cavallo, Ladurns.

La principale novità risiede nel superamento del classico skipass esclusivamente invernale: il nuovo Südtirol Skipass viene commercializzato come tessera annuale all-season, utilizzabile sia per lo sci nella stagione fredda sia per l'accesso estivo agli impianti da parte di escursionisti e biker.

Per il periodo 1/11/2026 – 30/10/2027 il Südtirol Skiarena viene offerto (in prevendita fino al 30/10/2026):

- per adulti (1961-2008) a 705 € (in prevendita 599 €);
- per senior (fino al 1960) a 669 € (in prevendita 569 €);
- per giovani (2009-2012) a 422 € (in prevendita 359 €);
- per bambini (2013-2020) a 352 € (in prevendita 299 €).

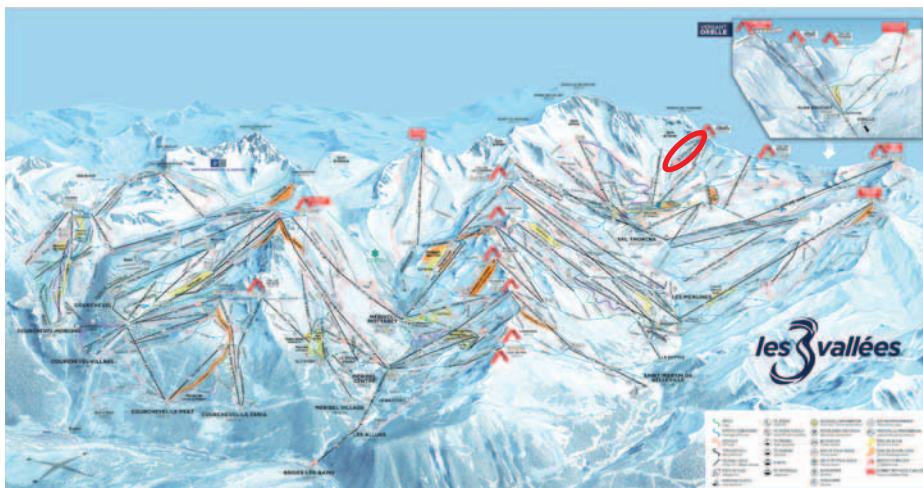
Telecabina Face Nord a Val Thorens

Doppelmayr ha realizzato in Francia per SETAM (Société Téléphériques Tarentaise Maurienne) una telecabina a 10 posti AURO, per un investimento di circa 15 milioni di euro, dimensionata per una portata di 1.800 p/h ed ora in esercizio per 1.450 p/h.

Si tratta di una interessante conferma per una località e per una società che nel 2007 erano state antesignane della gestione di una (in quel caso era una in due tronchi) telecabina senza personale presente nelle stazioni.

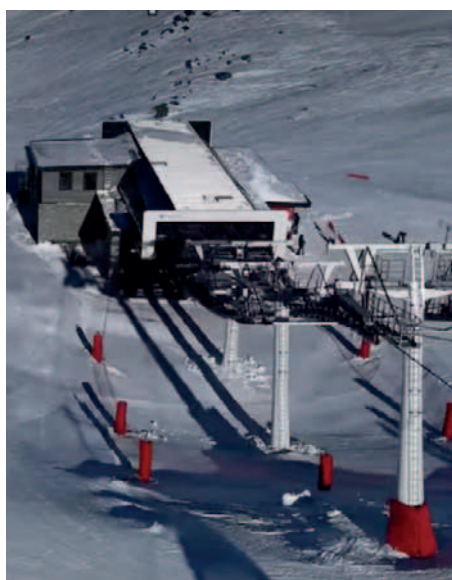
L'impianto si snoda a quote particolarmente alte (2.681 m - 3002 m) e in pratica raddoppia la linea del funitel a morsa fissa e funzionamento a va e vieni "de Thorens" (costruzione BMF del 2011, con cabine 4 (2+2) da 40 (20+20) persone, per 1.710 p/h) la cui portata si stava sempre più dimostrando insufficiente alla richiesta della clientela per tale versante.

La linea arriva in cresta e serve sul



Sopra, ski map di Val Thorens e 3Valées

Al centro, cabine Omega V
Sotto, stazione a valle





1



1



2



2

versante verso Val Thorens le piste Asters e Face Nord, ma soprattutto la pista panoramica Lory che attua un collegamento strategico con il settore Orelle, tramite una pista blu accessibile a tutti i livelli di sciatori e che riscuote un gradimento crescente.

Le due stazioni di estremità sono chiuse in funzione dell'alta quota. Velocità e portata sono state volutamente ridotte per contenere la lun-

1. Stazione a monte
2. Stazione a monte della telecabina e del funitel
3. Linea vista dall'alto
4. Interno cabina
5. Sbarco a monte



3

DATI TECNICI

Dislivello	m	319
Lunghezza	m	1.128
Portata	p/h	1.800
Velocità	m/sec	5,5
Sostegni		10
Ø fune	mm	48

ghezza delle travi di lancio/rallentamento, onde minimizzare l'impatto ambientale in un'area sensibile; inoltre per disporre di un limitato numero di cabine ricoverabili nelle stazioni nei periodi di tempesta o di non esercizio, eliminando la necessità di un garage specifico.

Imbarco e sbarco avvengono lungo il girostazione.



4



5

TR9 e TR10: la serie TR, ora rinnovata, detta nuovamente gli standard

Con il completo rinnovamento dei modelli TR9 e TR10, TechnoAlpin perfeziona ulteriormente la propria serie di generatori a ventola. La nuova generazione punta su soluzioni che semplificano sensibilmente il lavoro quotidiano nelle aree sciistiche: comandi più intuitivi, possibilità ottimizzate per il trasporto e lo stoccaggio e un impiego delle risorse ancora più efficiente. Questa ulteriore evoluzione nasce direttamente dal feedback dei clienti. Le esperienze degli utenti che lavorano quotidianamente con le macchine hanno fornito preziosi spunti e permesso di implementare in maniera mirata concrete possibilità di ottimizzazione.

Tutti gli elementi di comando su un unico lato

La nuova disposizione dei comandi salta subito all'occhio: nei modelli TR9 e TR10 rinnovati, display, quadro elettrico, alzo e brandeggio sono ora tutti disposti sullo stesso lato della macchina. In questo modo, tutti i principali elementi di comando sono raggruppati in maniera chiara e risultano facilmente accessibili durante le operazioni di utilizzo o manutenzione.

Con la nuova configurazione è stata migliorata anche l'affidabilità. L'interruttore di arresto di emergenza, precedentemente posizionato sopra il display, non è più necessario: ora l'interruttore generale si trova direttamente nell'area di lavoro del display. Allo stesso tempo, questa soluzione impedisce che la neve accumulata o in scioglimento azioni involontariamente l'interruttore di arresto di emergenza.

Nuovo carrello per una maggiore flessibilità

Il carrello di nuova concezione combina dimensioni compatte e stabilità elevata. I suoi stabilizzatori possono essere estesi o retratti a seconda della situazione d'utilizzo: in posizione retratta, occupano circa il 30% di spazio in meno rispetto ai modelli precedenti. Ciò offre vantaggi in fase di trasporto, poiché consente di caricare un maggior numero di macchine su un unico camion, e allo stesso tempo, di ridurre lo spazio necessario per il rimessaggio estivo.

Laddove è particolarmente importante garantire un appoggio sicuro, ad esempio durante il posizionamento su terreni in forte pendenza, gli stabilizza-

tori vengono estesi. Rispetto ai modelli precedenti, gli stabilizzatori hanno una capacità di estensione ulteriore che permette loro di avere una maggiore stabilità. In questo modo, la macchina può essere adattata con flessibilità alle condizioni del terreno, dalla configurazione compatta per il trasporto fino all'impiego sicuro anche su superfici più impegnative.

Minor consumo energetico e sistema di comando digitale

Anche per quanto riguarda l'utilizzo delle risorse, i modelli TR9 e TR10 sono stati ulteriormente ottimizzati. I modelli rinnovati producono la stessa quantità di neve con un minor consumo energetico e garantiscono al contempo un efficace aumento della pressione a qualsiasi altitudine. In questo modo aiutano le aree sciistiche a rendere il proprio sistema di innevamento altamente efficiente, riducendo al contempo il consumo di risorse.

L'esperienza sul campo lo conferma: la gestione delle macchine avviene prevalentemente tramite il sistema di controllo ATASSpro. Per gli interventi di manutenzione in loco o in luoghi privi di connessione Internet, è inol-





TechnoAlpin mostrano che la maggior parte delle ore di innevamento nella fase iniziale si registra a temperature di bulbo umido comprese tra -2 °C e -5 °C. Sono proprio in queste condizioni impegnative che prestazioni elevate fanno la differenza.

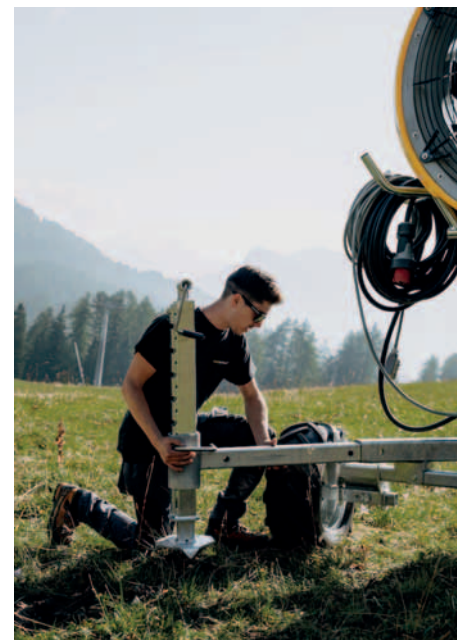
La serie TR si avvale di ugelli e nucleatori di alta qualità con inserti in rubino, che possono essere configurati in modo diverso a seconda delle specifiche esigenze. A completare questo sistema contribuisce un radiatore d'aria con una superficie di raffreddamento eccezionalmente ampia. In questo modo, TR9 e TR10 garantiscono una base affidabile per una produzione efficiente di neve anche a temperature più impegnative.

È disponibile una connessione Bluetooth. Per questo motivo, in futuro sarà possibile ordinare macchine mobili anche senza display. Ciò non solo riduce i costi per il gestore del comprensorio sciistico, ma segue anche un semplice principio: la risorsa più sostenibile è quella che non occorre utilizzare.

Prestazioni elevate anche in condizioni di temperatura estreme
Le analisi periodiche condotte da

Componenti standardizzati per una logistica più semplice

Uno dei punti di forza della serie TR è l'elevato grado di standardizzazione: circa il 90% dei componenti è identico sia all'interno della serie TR sia rispetto ai modelli della serie TT. Questo semplifica l'approvvigionamento dei ricambi e la gestione delle scorte da parte dei clienti, offrendo al contempo vantaggi anche per la logistica interna.



Questo rinnovamento completo combina caratteristiche prestazionali consolidate con miglioramenti concreti frutto dell'esperienza sul campo. I modelli TR9 e TR10 diventano quindi ancora più semplici da utilizzare, flessibili nel trasporto ed efficienti nell'impiego, stabilendo ancora una volta nuovi standard in termini di facilità di utilizzo, sicurezza operativa e ottimizzazione delle risorse.

STAZIONI

condizioni del comprensorio sciistico

Best ski report 2026

Sono stati presentati i risultati della più grande indagine "on mountain" realizzata nell'arco alpino.

Oltre 41.000 ospiti intervistati sulle piste delle Alpi (metodo casuale con questionario autocompilato assistito) da 24 intervistatori, nell'arco di 248 giornate di rilevazione nei ristoranti e rifugi di montagna dei principali comprensori sciistici di Austria, Svizzera, Italia, Francia e Germania.

Si è trattato della settima edizione dello studio (2012, 2014, 2016, 2018, 2020, 2023 e 2026) articolato su oltre 20 categorie di valutazione, dalla qualità delle piste al rapporto qualità-prezzo. Il livello medio di soddisfazione complessiva è pari a 7,95 punti su una scala da 1 a 10.

La gestione di un numero sempre

maggiore di sciatori emerge chiaramente come uno dei problemi centrali.

Sei sono stati i principali criteri di scelta del resort:

1. Qualità delle piste
2. Garanzia di innevamento
3. Sicurezza sulle piste
4. Dimensione del comprensorio e varietà delle piste
5. Cordialità del personale
6. Comfort degli impianti di risalita

I temi che caratterizzeranno maggiormente il futuro

- Rapporto qualità-prezzo
- Sicurezza sulle piste
- Comfort di impianti e funivie
- Limitazione del numero di visitatori
- Informazioni in tempo reale sulle

Classifica TOP 10

(Soddisfazione complessiva)

Posizione	Destinazione	Punteggio
1	Zermatt	8,46
2	Val d'Isère	8,40
3	Tignes	8,31
3	Les Arcs	8,31
5	Alta Badia	8,28
6	Aletsch Arena	8,24
7	Kronplatz	8,22
7	Serfaus-Fiss-Ladis	8,22
9	Val Gardena/Alpe di Siusi	8,18
10	Mayrhofen	8,16

Da sottolineare

- Zermatt conquista per la quinta volta il titolo di Best Ski Resort, ottenendo inoltre il riconoscimento per tre edizioni consecutive (2020, 2023 e 2026).

I vincitori di categoria sono:

- o Serfaus-Fiss-Ladis (offerta per bambini e famiglie);
- o Laax (fun park e snowboard);
- o Ischgl (après-ski);
- o Solda (rapporto qualità-prezzo), che mantiene il primo posto per la settima edizione consecutiva.

Carrelli di soccorso e sistemi di azionamento

Una panoramica delle principali soluzioni per il recupero sicuro ed efficiente sugli impianti a fune

Dal 1997 Immoos sviluppa e produce sistemi innovativi di soccorso e sicurezza per il settore degli impianti a fune.

Con lo sviluppo dei carrelli di soccorso semoventi, Immoos ha rivoluzionato l'evacuazione terrestre degli impianti a fune, stabilendo nuovi standard. Il continuo perfezionamento della tecnologia di percorrenza delle funi ha reso Immoos leader mondiale del mercato.

In passato, l'evacuazione dagli impianti a fune dipendeva fortemente dal coordinamento di più soccorritori. Lo spostamento lungo la fune richiedeva complessi sistemi di assicurazione e una comunicazione non sempre semplice tra il soccorritore e il personale addetto alla sicurezza. Ciò comportava tempi di intervento più



lunghi, un maggiore impiego di personale e materiali e un rischio più elevato di errori di comunicazione.

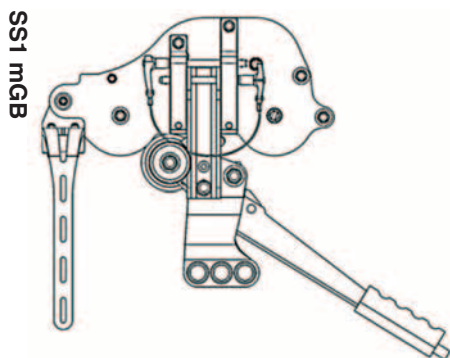
Con lo sviluppo dei carrelli di soccorso semoventi di Immoos è diventato possibile per un singolo soccorritore spostarsi autonomamente lungo la fune, senza fune di sicurezza e senza la presenza di un secondo addetto all'assicurazione. E' stato così posto il fondamento dell'innovati-

vo sistema di soccorso a una persona, oggi considerato uno standard in numerosi impianti.

I carrelli di soccorso Immoos sono impiegabili universalmente e offrono vantaggi decisivi rispetto ai sistemi di recupero tradizionali:

- indipendenza dalla distanza tra i veicoli e dalla lunghezza della linea;
- riduzione delle attrezzature e dei materiali necessari;
- possibilità di impiego anche su terreni difficili;
- sensibile riduzione del fabbisogno di personale;
- massima sicurezza grazie alla riduzione delle interfacce di comunicazione.

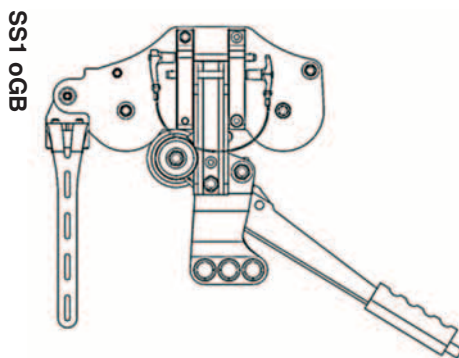
La possibilità di effettuare gli interventi di soccorso con una sola persona aumenta notevolmente l'efficienza e riduce al tempo stesso le potenziali fonti di errore durante le operazioni.



Carrelli di soccorso per ogni impiego

Il modello base

SS1 mGB costituisce il modello base dei carrelli di soccorso Immoos. È progettato per funi con pendenze fino al 105% ed è dotato di un freno centrifugo automatico che regola la velocità a circa 1,8 m/s. Il dispositivo è adatto a funi a trefoli con diametri compresi tra 12 e 60 mm e copre la maggior parte delle applicazioni. Costituisce inoltre la base del rivoluzionario sistema di soccorso a una persona.

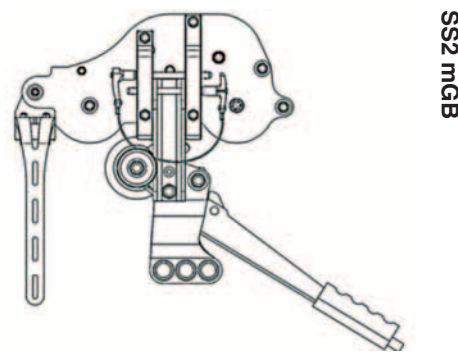


Per campate poco inclinate

SS1 oGB è una versione semplificata priva di freno centrifugo, sviluppata appositamente per applicazioni su funi con ridotta inclinazione. La struttura alleggerita rende il dispositivo più leggero e maneggevole, consentendo un utilizzo particolarmente semplice ed efficiente.

Per grandi diametri di fune

SS2 mGB si basa sul collaudato concetto dell'SS1 mGB, ma è stato progettato specificamente per funi di diametro maggiore, fino a 75 mm. È quindi la soluzione ideale per grandi



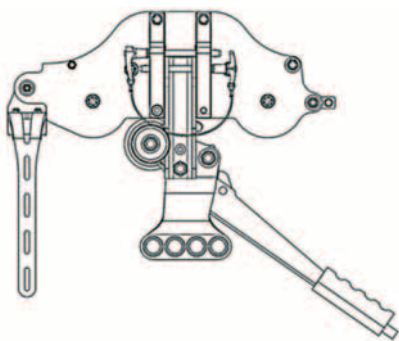
impianti a fune con esigenze operative più elevate.

Per impieghi impegnativi

L'SS20 AWD è stato sviluppato per un utilizzo intensivo e regolare. È particolarmente indicato per applicazioni con sistemi di azionamento supplementari, come il motore speciale Milwaukee o il sistema EDS. La robusta costruzione garantisce la massima durata anche nelle condizioni operative più gravose.

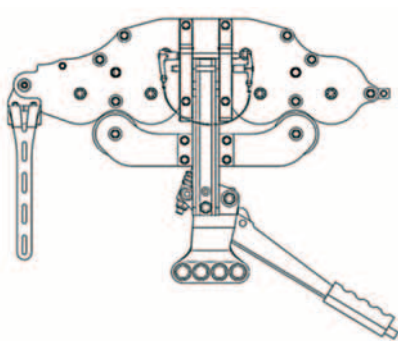
Per condizioni operative estreme

SS40 AWD rappresenta la versione più



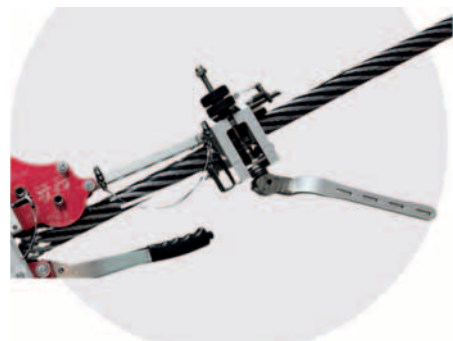
potente della gamma.

Progettato per condizioni operative estreme, garantisce la massima affidabilità e resistenza anche negli ambienti più difficili.



Freno di sicurezza

Sicurezza aggiuntiva in condizioni estreme. Il freno di sicurezza, accoppiabile come optional, offre un ulteriore livello di sicurezza su campate



particolarmente ripide, bagnate o ghiacciate.

Consente inoltre la percorrenza di funi completamente chiuse con inclinazioni fino a 30°.



Sistemi di azionamento

Trapano avvitatore a batteria

Flessibile e pratico

Tutti i carrelli di soccorso possono essere azionati, mediante un apposito adattatore, con comuni trapani avvitatori a batteria disponibili in commercio.

Per percorsi più lunghi i sistemi possono inoltre essere equipaggiati con flangia e perno di arresto, ottenendo così un utilizzo più ergonomico e con minore sforzo fisico.

Azionamento speciale Milwaukee

Per pendenze e trasporto delle persone.

L'azionamento speciale Milwaukee consente di affrontare pendenze fino a 20°. Inoltre, mediante un apposito



carrello di trasporto, è possibile movimentare i passeggeri lungo la fune, qualora ciò sia previsto dal relativo piano di soccorso.

Azionamento elettrico EDS

Potente ed efficiente.

Con l'Electrical Drive System (EDS) è possibile percorrere in sicurezza pendenze fino a 30°. Allo stesso tempo, il sistema consente il trasporto controllato dei passeggeri lungo la fune dell'impianto.

Il potente motore elettrico e la relativa batteria permettono di coprire tragitti molto lunghi senza necessità di sostituire l'accumulatore.

Grazie a un sistema di controllo intelligente, l'energia può essere recuperata e la batteria viene ricaricata durante la discesa verso valle.



Soluzioni personalizzate al centro dell'attenzione

Oltre alla produzione di serie, Immoos attribuisce grande importanza allo sviluppo di soluzioni personalizzate. Ogni impianto a fune presenta esigenze specifiche in termini di topografia, dimensioni della fune e concetto operativo. Immoos analizza nel dettaglio queste condizioni e sviluppa soluzioni su misura. Ciò consente ai gestori di integrare in modo ottimale i sistemi nelle infrastrutture esistenti e di realizzare concetti di soccorso efficienti e sicuri.



Mottolino diventa società benefit

La ski area riconosciuta come il paradiso del divertimento a Livigno, d'inverno per sci, snowboard, downhill, freeride e freestyle e d'estate per la bike formalizza il proprio impegno verso persone, clienti, comunità e ambiente. Una scelta aziendale e familiare che accompagna il percorso di evoluzione e che si traduce in iniziative concrete legate al territorio, all'inclusione sociale, al benessere dei collaboratori e alla sostenibilità in montagna.



Mottolino S.p.A., società proprietaria e gestore della ski area, del bike park e del nuovo headquarter Mottolino di Livigno, diventa ufficialmente Società Benefit. Un passaggio che, più che segnare un cambio di direzione, formalizza un approccio che l'azienda porta avanti da anni: sviluppare la montagna non soltanto come luogo di sport e turismo, ma come parte integrante della vita quotidiana di Livigno, tra lavoro, relazioni, comunità e attenzione per il territorio.

"Per noi la montagna non è mai stata soltanto un prodotto turistico, ma un ecosistema fatto di persone, territorio e relazioni - commenta Marco Rocca amministratore delegato di Mottolino S.p.A. - Diventare Società Benefit significa mettere nero su bianco un modo di fare impresa che appartiene sempre alla nostra identità: crescere creando valore non solo economico, ma anche sociale e ambientale, mantenendo un legame autentico con Livigno e con chi la vive ogni giorno".

La scelta arriva in una fase importante per la Società, nel pieno del passaggio generazionale e di un percorso di evoluzione che guarda sempre più all'equilibrio tra crescita economica, qualità dell'esperienza, sostenibilità ambientale e impatto sociale.

"Nel percorso che abbiamo costruito c'è anche un'evoluzione culturale e organizzativa - spiega Valentina Rocca Responsabile del progetto Società Benefit e Direttrice del Rifugio Camanel di Mottolino S.p.A. - Con la trasformazione in Società

Benefit abbiamo scelto di definire in modo chiaro obiettivi, responsabilità e aree di impegno che guideranno le decisioni future dell'azienda. È un percorso che ci permette di integrare ancora di più sostenibilità, attenzione alle persone e visione di lungo periodo nel nostro modo di lavorare".

Ed è così che nello statuto entrano ufficialmente quattro aree di impegno: persone, clienti, comunità e ambiente. Ambiti diversi ma strettamente collegati tra loro, che definiranno lo sviluppo dell'attività nei prossimi anni.

Il primo riguarda **le persone che lavorano all'interno di Mottolino**. Negli ultimi mesi l'azienda ha avviato un percorso di strutturazione delle politiche HR con l'obiettivo di creare un ambiente di lavoro più partecipato e consapevole, investendo nella formazione, nell'ascolto interno e nella qualità delle relazioni tra i team. Il percorso comprende anche momenti di team building retribuiti, attività condivise fuori dal contesto lavorativo e strumenti di monitoraggio del clima aziendale. L'idea è che il benessere di chi lavora in azienda abbia un impatto diretto anche sull'esperienza vissuta dagli ospiti.

C'è poi **il rapporto con i clienti** e con il modo in cui viene vissuta la montagna. L'obiettivo dichiarato non è soltanto offrire servizi, ma creare esperienze capaci di costruire un legame autentico con il territorio e con ciò che rappresenta. L'idea è che chi arriva a Mottolino non viva semplicemente una giornata sugli sci, ma entri in contatto con la cultura della montagna, con le

persone che la abitano e con l'ambiente che la circonda. In questa direzione si inserisce anche Mottolino Vibes, il programma di fidelizzazione lanciato a fine 2025, che nei primi sei mesi di attività ha già permesso di devolvere 5.000 euro al Centro Diurno Disabili di Livigno, trasformando la partecipazione della community in un sostegno concreto al territorio.

Il tema della comunità locale è uno degli aspetti su cui l'azienda sta concentrando maggiormente il proprio impegno. Non soltanto attraverso collaborazioni istituzionali, ma anche tramite iniziative pensate per creare relazioni dirette e occasioni reali di inclusione. Come la cena sociale organizzata al ristorante Kosmo, che ha coinvolto i ragazzi del centro disabili e le loro famiglie in un laboratorio di cucina e in un servizio di sala condiviso insieme al team del ristorante. Per una sera, cucina e sala sono diventate uno spazio di incontro e partecipazione, con l'intero ricavato devoluto al gruppo.

Sul fronte ambientale, Mottolino sta lavorando alla riqualificazione sostenibile di un rifugio in quota, concepito come progetto pilota di architettura alpina a basso impatto ambientale. Più che una semplice ristrutturazione, il progetto vuole diventare un modello replicabile di struttura montana contemporanea, capace di coniugare ospitalità, efficienza energetica e appunto riduzione dell'impatto ambientale. L'intervento prevede l'utilizzo di fonti rinnovabili, la riduzione dei consumi idrici, l'impiego di materiali locali e una particolare attenzione all'inserimento paesaggistico, con l'obiettivo di sviluppare una struttura in equilibrio con l'intero l'ambiente circostante.

"La scelta di adottare lo status di Società Benefit rappresenta la formalizzazione di un impegno che ci appartiene da sempre - conclude Ian Rocca consigliere delegato di Mottolino S.p.A. - Auspichiamo che ogni persona con cui entriamo in contatto percepisca attenzione, qualità e rispetto per il territorio. Per noi diventare Società Benefit significa rendere questo approccio ancora più concreto, trasparente e misurabile". A partire dal prossimo anno, Mottolino pubblicherà annualmente una Relazione di Impatto ambientale, documento che servirà a misurare gli obiettivi raggiunti e a rendere pubblici i risultati delle iniziative avviate. *"È il modo più concreto per essere trasparenti, definire obiettivi chiari, raccontare ciò che è stato fatto e continuare a migliorarci".*

Quando il lavoro si fa estremo, Merlo risponde

Se le condizioni operative si fanno estreme, servono macchine capaci di coniugare potenza, precisione e affidabilità senza compromessi. È in questi contesti che i sollevatori telescopici Merlo dimostrano di essere oggi tra i mezzi più apprezzati e utilizzati dagli operatori impegnati in lavorazioni complesse.

Una case history particolarmente significativa arriva dalla manutenzione della funivia SkyWay, infrastruttura iconica ai piedi del Monte Bianco. Presso la stazione di partenza di Entrèves, frazione di Courmayeur situata a circa 1.300 metri di altitudine, il sollevatore telescopico Merlo TF30.9 è stato scelto per la gestione delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, che si svolgono due volte l'anno, nei mesi di maggio e novembre - periodi di chiusura dell'impianto.

In queste fasi, caratterizzate da condizioni ambientali particolarmente impegnative - tra cui basse temperature, presenza di ghiaccio, inclinazione del terreno e logistica complessa - il TF30.9 si rivela un alleato imprescindibile. Il mezzo è infatti utilizzato per la gestione dei flussi di materiali, con numerosi camion da scaricare e organizzare nell'arco di pochi giorni, oltre che per la pulizia e la sistemazione delle aree di parcheggio circostanti la stazione di partenza.

Equipaggiato con forche, benna, spazzola pulitrice, gancio e falcone, il TF30.9 conferma una versatilità operativa ai vertici del segmento. Compatto nelle dimensioni ma capace di raggiungere con il braccio telescopico quasi 9 metri di altezza di lavoro e sollevare fino a 3.000 kg, questo modello rappresenta una sintesi efficace tra prestazioni e maneggevolezza.

Fin dalla sua introduzione nel 2015, il



TF30.9 ha ridefinito il concetto di telescopico compatto, evolvendosi nel tempo in termini di comfort e motorizzazioni, senza perdere le sue caratteristiche distintive. Tra queste spiccano l'agilità, una gestione idraulica sensibile e intuitiva e una trasmissione idrostatica modulabile, che garantiscono massima precisione anche nelle operazioni più delicate.

Particolarmente apprezzata dagli operatori è la capacità del mezzo di lavorare in spazi ristretti grazie a un angolo di sterzo elevato e alla possibilità di selezionare tre diverse modalità di sterzata, adattandosi così a contesti operativi differenti. La cabina, tra le più spaziose della categoria, assicura comfort e visibilità, elementi fondamentali in ambienti difficili come quelli montani.

"Molto importante è stato effettuare i corsi formazione organizzati diretta-

mente dal centro di formazione e ricerca Merlo che ci ha istruiti nell'utilizzare al meglio e in sicurezza il nostro semovente telescopico con tutti i suoi accessori."

La storia di Skyway Monte Bianco è unica, un'opera che ha richiesto visione, rigore progettuale e una gestione impeccabile delle condizioni estreme imposte dall'alta quota. Dai 1.300 metri di Entrèves fino ai 3.466 metri di Punta Helbronner, ogni fase - dalla costruzione alla manutenzione - è segnata da complessità operative uniche, dove clima, logistica, sicurezza e professionalità diventano fattori determinanti.

In questo scenario, le soluzioni affidabili e versatili come il TF30.9 di Merlo trovano piena espressione, contribuendo a garantire continuità ed efficienza operativa anche dove è la montagna a dettare le regole.



Manganui, una stazione sciistica imprevedibile raggiungibile attraverso un ponte sospeso

Da [nevesport.com](https://www.nevesport.com)

Non si sa quando aprirà la stagione sciistica. Né quando chiuderà. E nemmeno se riaprirà. Semplicemente, un giorno arriva l'annuncio che gli impianti sono in funzione. Inoltre, per raggiungerla bisogna camminare per mezz'ora e attraversare un ponte sospeso con un'altezza massima di 50 metri.

La Nuova Zelanda è nota per i suoi splendidi paesaggi e le sue montagne leggendarie. Scenario di film come *Il Signore degli Anelli*, non è da meno quando si parla di stazioni sciistiche. Tuttavia, quasi tutti i comprensori invernali si trovano nell'Isola del Sud. Per gli appassionati che vivono nell'Isola del Nord, le possibilità di sciare senza dover prendere un volo per Queens-town sono davvero limitate.

Per fortuna, proprio al centro dell'Isola del Nord si erge l'antico vulcano Monte Ruapehu, che raggiunge 2.797 metri di altitudine. Un'altezza sufficiente perché le precipitazioni invernali cadano sotto forma di neve. Sulle sue pendici si trovano tre stazioni sciistiche: Turoa, Whakapapa e la piccola Tukino. Tuttavia, in Nuova Zelanda, a differenza dell'Europa, più ci si sposta verso sud migliori sono le condizioni di innevamento, per cui questi tre comprensori devono garantire la stagione attraverso la produzione di neve.

Ma nella parte occidentale dell'Isola del Nord, quasi alla stessa latitudine, esiste una quarta possibilità per gli

sciatori di questa parte della Nuova Zelanda. Si tratta di Manganui, un piccolo comprensorio gestito da volontari e servito da un paio di semplici impianti di risalita installati poco sotto la vetta del Monte Taranaki, un altro antico vulcano che raggiunge 2.518 metri di altitudine.

L'impianto che raggiunge la quota più elevata di Manganui arriva però solo a 1.618 metri. Inoltre, non dispone nemmeno di un solo cannone per la neve prodotta. Tra la quota relativamente bassa e l'assenza di innevamento programmato, qui la neve compare solo di tanto in tanto. Quando succede, un esercito di volontari dello Stratford Mountain Club interviene, prepara le piste e, se verifica che non vi siano rocce o pietre pericolose, lo comunica attraverso i social media e mette in funzione gli skilift.

Nonostante questa incertezza, gli appassionati, osservando le previsioni meteorologiche, riescono spesso a intuire quando i volontari di Manganui potrebbero riaprire gli impianti. Per questo seguono con attenzione gli annunci ufficiali e, non appena arriva il via libera, si precipitano sulle piste. Questa flessibilità ha anche un altro aspetto positivo: indipendentemente dal periodo dell'anno, se c'è neve la stagione inizia ai primi di maggio, un periodo molto precoce per la Nuova Zelanda. In un'altra occasione, invece, non nevicò per tutto l'inverno,

ma una nevicata arrivò in primavera e, quando ormai tutte le altre stazioni avevano già chiuso, Manganui inaugurò la propria stagione.

Per capire meglio le condizioni meteorologiche di queste latitudini, basta sapere che il principale concorrente di Manganui non sono le tre stazioni del Monte Ruapehu, bensì le onde di Plymouth. Quando infatti una perturbazione porta neve su questo piccolo comprensorio, sulla costa soffia anche il vento, creando onde molto apprezzate dai surfisti. E' quindi il momento di scegliere: sci oppure tavola da surf. Neve oppure mare.

Sabato è nevicato, domenica sono entrati in funzione tutti gli impianti e sono arrivati circa cento sciatori; il lunedì successivo erano all'incirca la metà. Martedì la neve era già scomparsa. Così tutti sono tornati a casa in attesa della prossima perturbazione.

Un'altra particolarità di Manganui è l'assenza di un parcheggio ai piedi delle piste. L'auto si lascia al Plateau Car Park e da lì bisogna camminare per circa 30 minuti fino agli impianti. In passato il percorso era più lungo, ma nel 2024 è stato inaugurato lo spettacolare ponte sospeso di Manganui, che attraversa la gola di Manganui raggiungendo un'altezza massima di 50 metri dal suolo. All'ingresso del ponte è installato un montacarichi dove è possibile lasciare sci e snowboard, che vengono trasportati fino alla base della stazione.



YOUR BEST WINTER SOLUTION EVER

neveplast
LIFT

NEVER STOP SKIING



www.neveplast.it

NEVEPLAST LIFT: UN PRODOTTO
INNOVATIVO PENSATO APPOSITAMENTE
PER I GESTORI DELLE STAZIONI SCIISTICHE

Neveplast Lift riduce i costi operativi e rappresenta la soluzione definitiva ai problemi causati da neve insufficiente o eccessiva nelle aree di imbarco e sbarco degli impianti di risalita.

artificial snow fun
neveplast



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