

da *Brevi trasporti* del 22 dicembre 2022

Aperta la nuova cabinovia Doppelmayr "Naifjoch" a Merano 2000

Comunicato stampa Doppelmayr

Dal dicembre 2022, è operativa la nuova Cabinovia Naifjoch con veicoli da 10 posti. Il moderno impianto di risalita sostituisce la Seggiovia Piffing ad ammorsamento fisso, entrata in funzione ormai 30 anni fa. La cabinovia è stata realizzata su un tracciato leggermente modificato e prevede anche una stazione intermedia con terrazza sul tetto. Una innovativa modalità di funzionamento estivo in modalità va e vieni, studiata dai tecnici di Doppelmayr Italia, consentirà di risparmiare energia nei periodi di bassa affluenza.

In inverno, 37 spaziose cabine, ognuna in grado di ospitare sino a 10 persone, conducono gli appassionati degli sport invernali dalla zona Piffinger Köpfl (Pivigna) / stazione a monte Funivia Merano 2000 nel cuore del comprensorio sciistico in poco più di 6 minuti. Dalla stazione intermedia Naifjoch sino alla stazione a valle è stata riattivata la pista Naifjoch, già utilizzata in passato. Contemporaneamente, un tratto della pista esistente è stato rimodellato in modo tale che gli impianti di risalita presso il Piffinger Köpfl possano essere raggiunti agevolmente. Per il rientro, in alternativa all'utilizzo della pista, è possibile arrivare alla stazione intermedia comodamente in cabinovia da Malga Waidmann, per poi raggiungere, lungo la nuova pista Naifjoch, la stazione a monte della Funivia Merano 2000, la stazione a valle dell'impianto Naifjoch oppure Falzeben.

In estate, verrà messo in funzione solo il primo tratto, dalla stazione a valle alla stazione intermedia Naifjoch. Gli escursionisti avranno così la possibilità di raggiungere velocemente, comodamente e senza barriere architettoniche il Giogo di Nova (Naifjoch), da dove si schiude un panorama spettacolare a 360 gradi: lo sguardo si sospinge sino al Picco Ivigna, la montagna di casa, senza incontrare ostacolo di sorta, vagando dal Gruppo di Tessa all'Ortles, dalla conca valliva di Merano sino alle Dolomiti e alle Alpi Sarentine. Una vista incantevole!



1

Una novità nazionale all'insegna del risparmio energetico

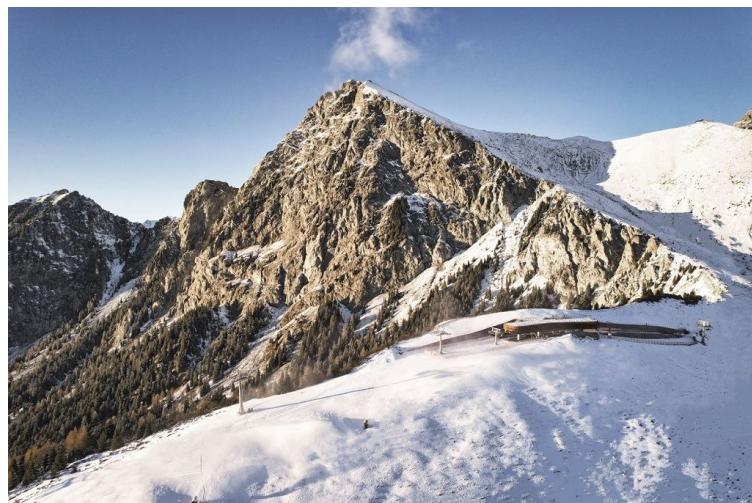
La cabinovia è costituita da due tronchi collegati fra loro tramite una stazione intermedia di deviazione, dove si trova una puleggia a doppia gola che muove i due anelli di fune. La stazione motrice di trova a valle e sfrutta un motore DSD a bassa velocità e composto a sezioni che ne garantiscono un'alta affidabilità. I passeggeri possono viaggiare dalla stazione a valle a Piffing fino alla stazione a monte in località Waidmann senza cambiare cabina alla stazione intermedia, dove è comunque possibile scendere e salire.

Una particolarità di questo impianto è una modalità di funzionamento a va e vieni prevista per i periodi di bassa affluenza, con soli due grappoli di 4 cabine in linea e stazione di valle non presidiata, con teleconduzione dalla stazione intermedia; si tratta della prima applicazione di questo tipo in Italia per un impianto con stazione intermedia che consentirà di ridurre il consumo energetico dell'impianto, che non dovrà girare a vuoto nei periodi di scarsa affluenza.

La linea della cabinovia Naifjoch

In inverno, il nuovo impianto collega attraverso un viaggio panoramico di circa 6 minuti la stazione a monte Piffing con il comprensorio interno di Merano 2000, fermandosi poco prima della malga Waidmann. Dalla nuova stazione intermedia parte una pista per famiglie che permette di scendere fino al Piffinger Köpfl oppure di raggiungere Falzeben.

In estate invece, 8 cabine affrontano il tratto dalla stazione a valle fino alla stazione intermedia, da dove gli escursionisti hanno la possibilità di proseguire a piedi o di fermarsi sul tetto dell'impianto ad ammirare lo spettacolare panorama a 360 gradi.



2

Stazione intermedia Naifjoch

Sin dall'inizio, una delle principali preoccupazioni di Merano 2000 Funivie SpA e di Doppelmayr è stato l'armonioso inserimento della nuova stazione intermedia sul Naifjoch. Il concorso architettonico, oltre all'implementazione delle strutture necessarie al funzionamento della stazione intermedia, ha posto innanzitutto l'accento su una progettazione ispirata a un'integrazione accorta e consapevole nell'ambiente naturale circostante. La proposta dello studio ARTEC Architekten Wien | Vienna ha affrontato questa ambiziosa sfida in modo convincente, vincendo il concorso.

Mediante l'abbassamento della quota del piano d'imbarco, l'uniforme regolazione del terreno fino ai sostegni più vicini, l'inserimento della struttura nella conformazione dell'altipiano esistente e il collegamento della terrazza panoramica con la naturale topografia del paesaggio, la nuova stazione si fonde in modo armonioso nel panorama naturale circostante.

Nella sua valutazione, la giuria ha apprezzato in particolare la decisione del progetto vincitore di abbassare la quota zero il più possibile, pur nella consapevolezza che, sotto il profilo paesaggistico, ciò avrebbe comportato oneri nettamente maggiori, soprattutto nella fase di cantiere. La giuria ha concordato sul fatto che tale soluzione fosse il modo migliore per ridurre la presenza visiva della struttura e mitigare l'intervento costruttivo nel lungo periodo, riconoscendo e lodando la scelta di rinunciare ad un'architettura articolata e concentrare l'attenzione su un intervento rispettoso del paesaggio.

Cabine da 10 posti

Le nuove cabine premium della linea OMEGA V di CWA, azienda svizzera del Gruppo Doppelmayr, consentono, durante i mesi estivi, un accesso privo di barriera, adatto quindi anche a passeggini e sedie a rotelle.

La concezione dell'ambiente interno è del tutto inedita e unica nel suo genere: il moderno allestimento delle cabine consente allo sguardo di godere indisturbato di una vista a 360° sull'universo montano dell'Alto Adige. Anche le sedute singole, comode ed ergonomiche, assicurano a grandi e piccini un viaggio piacevole, all'insegna del massimo comfort.

Dati tecnici

Tipologia di impianto a fune: cabinovia da 10 posti ad ammorsamento automatico

Società produttrice: Doppelmayr

Architettura stazione intermedia: ARTEC Architekten | Wien | Vienna

Anno di costruzione: 2022

Tempi realizzativi: 8 mesi (aprile - dicembre 2022)

Numero sostegni: 17

Numero funi portanti-traenti: 1

Numero veicoli: 37

Comunicato stampa Doppelmayr - 22 dicembre 2022

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003