

LA FUNIVIA DELLE DOLOMITI LUCANE

Carlo Belluati

Università degli Studi di Trento

L'idea degli impianti a fune nell'area delle Dolomiti Lucane, per il collegamento dei paesi di Castelmezzano e Pietrapertosa e di Pietrapertosa con la S.S. Basentana, nasce come possibile soluzione alle gravi problematiche di instabilità dei versanti sui quali corrono i sistemi viari esistenti. L'inserimento di due impianti funiviari, oltre a ridurre drasticamente i rischi naturali per i collegamenti, permetterebbe di creare connessioni più rapide rispetto a quelle stradali, affidabili anche nei momenti di emergenza. La funivia potrebbe anche svolgere un ruolo positivo nell'ulteriore sviluppo turistico dell'area e nella condivisione di servizi fra i paesi connessi, apportando quindi ulteriori benefici e, auspicabilmente, una riduzione del rischio di spopolamento.

Lo studio parte con la determinazione della tipologia di impianto a fune che meglio si adatta al territorio. Per trovare il miglior compromesso sono state valutate inizialmente le caratteristiche ambientali, che richiedono la presenza di pochi sostegni in linea a causa proprio dell'estrema franosità del versante: ciò porta ad eliminare dalle possibilità tutti gli impianti monofune. In un secondo momento abbiamo preso in considerazione i fattori sociali, preferendo quindi impianti veloci, possibilmente con attese in stazione minime, ma senza un'eccessiva portata oraria superflua per il numero di residenti. Infine si deve tenere conto dell'impatto ambientale, che vogliamo essere il più limitato possibile. La scelta è ricaduta su un impianto 'a va e vieni', con stazioni molto più contenute rispetto ad un impianto a moto continuo (di tipo 3S), più precisamente è stato individuato come impianto ideale il Funifor: in questo modo è possibile inserire anche una sola linea (ovvero una sola cabina che viaggia tra le due stazioni) riducendo al minimo l'impatto visivo e le dimensioni delle stazioni.

Siamo passati quindi alla determinazione dei percorsi di connessione Basentana – Pietrapertosa e Pietrapertosa – Castelmezzano. Il collegamento diretto tra Castelmezzano e la Basentana è stato considerato non competitivo con l'attuale collegamento stradale. Scelta la tipologia di impianto e i percorsi, è stato effettuato il progetto di massima per tre ipotesi di collegamento che differiscono fra loro per la posizione delle stazioni di arrivo e partenza. Sono stati dimensionati i componenti principali del Funifor, ricavando quindi i diametri delle funi, le altezze e le posizioni dei sostegni, le tensioni della fune nelle varie campate, la potenza del motore e la forza esercitata dalla fune sui sostegni. In Figura 1 si riportano, a titolo esemplificativo, le disposizioni delle funi e dei sostegni per le due linee in una delle ipotesi di tracciato considerate.

Sono stati quindi stimati, in prima approssimazione, i costi di realizzazione degli impianti, facendo riferimento a formule empiriche suggerite dal Servizio di Impianti a Fune delle Province di Bolzano e Trento. Sono stati valutati i costi annuali di gestione dell'impianto, divisi principalmente in: energia, personale, manutenzione e revisioni pluriennali. Infine è stata effettuata una stima di larga massima dei ricavi annuali, ipotizzando prezzi contenuti dei biglietti per le varie tratte. Sono stati presi in esame i dati di spostamenti forniti dai comuni di Pietrapertosa e Castelmezzano ed è stato calcolato l'ammontare annuo proveniente dalla vendita dei biglietti venduti ai residenti (scegliendo di contenere i prezzi per favorire l'impianto a fune rispetto all'auto).

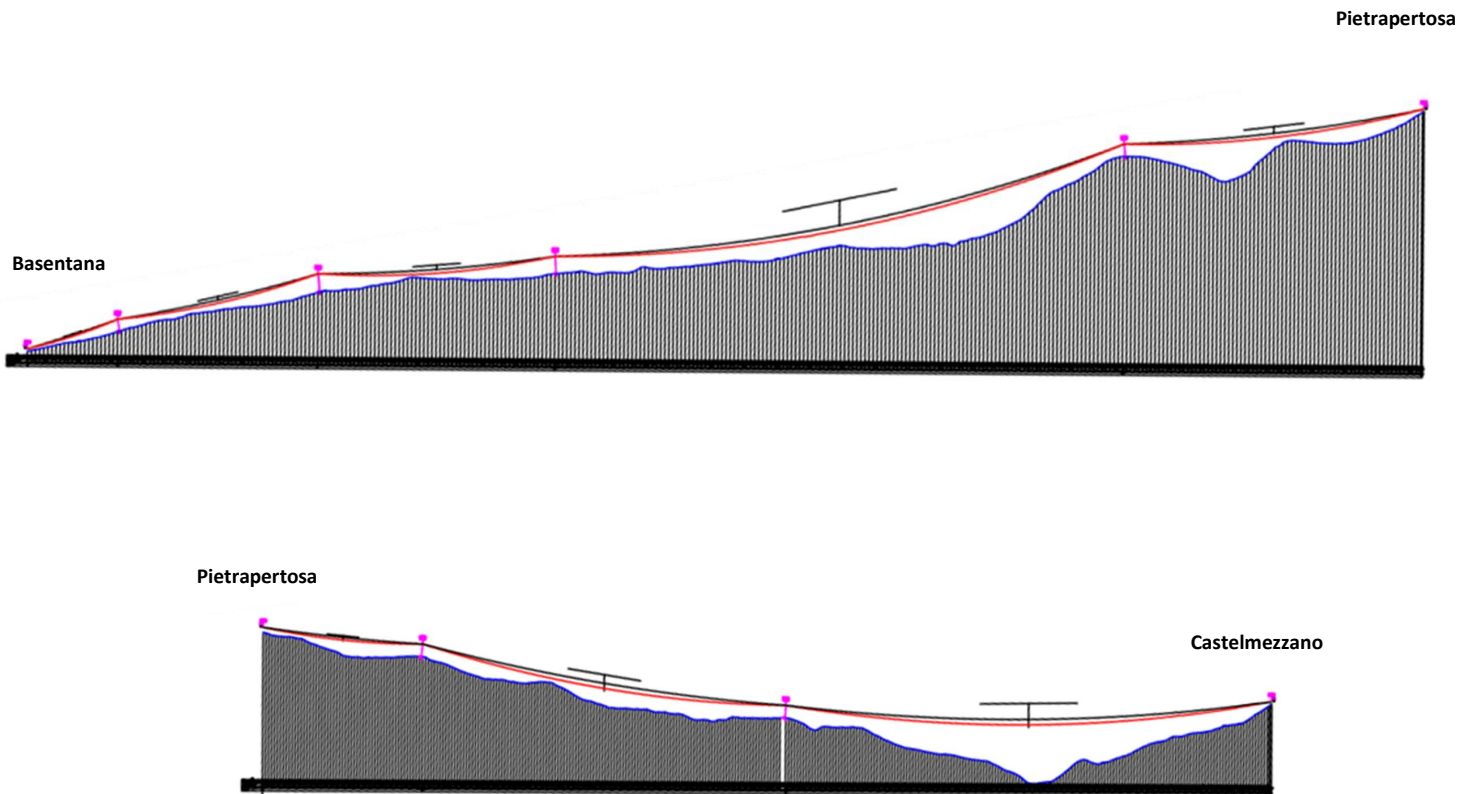


Figura 1. Disposizioni delle funi e dei sostegni per le due linee Basentana – Pietrapertosa e Pietrapertosa – Castelmezzano, in una delle tre ipotesi di tracciato considerate.

Bibliografia:

1. Bruno dalla Chiara, Dario Alberto, Giuliano Zannotti, *Impianti a fune per trasporto persone e materiali. Evoluzione, elementi costitutivi, progettazione ed esercizio*, Egaf, 2022
2. Consiglio della Provincia Autonoma di Trento, *Decreto del presidente della giunta provinciale 22 Settembre 1987, n. 11-51/Legisl.* - <https://www.consiglio.provincia.tn.it/leggi-e-archivi/codice-provinciale/Pages/legge.aspx?uid=1452>
3. Provincia Autonoma di Bolzano, *Decreto del Presidente della Provincia 9 Novembre 2021, n. 35, Regolamento inerente la costruzione e l'esercizio di impianti a fune in servizio pubblico* - [http://lexbrowser.provinz.bz.it/doc/it/224679%C2%A7300/decreto del presidente della pr ovincia 9 novembre 2021 n 35/allegato a articoli 9 e 20.aspx](http://lexbrowser.provinz.bz.it/doc/it/224679%C2%A7300/decreto%20del%20presidente%20della%20provincia%209%20novembre%202021%20n%2035/allegato%20a%20articoli%209%20e%2020.aspx)
4. *Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro – Per gli Addetti degli Impianti di Trasporto a Fune*, 2019

Estratto da: Secondo convegno annuale del progetto MITIGO - 22-23 Giugno 2023 - Sommari degli interventi e presentazioni

© 2023 Università degli Studi della Basilicata

Editrice Universosud – Potenza

ISBN 9791281551008



Pubblicazione realizzata con il cofinanziamento dell'Unione Europea – FESR, PON Ricerca e Innovazione 2014-2020.

www.ponricerca.gov.it