



14 GIU 2016 11.17

Le città che scelgono la funivia per combattere il traffico

[ia Nussbaum](#), [David Rocks](#), *Bloomberg Businessweek*, *Stati Uniti*

Nelson Ledezma, un informatico che vive a El Alto, in Bolivia, ha affrontato per anni un viaggio di due ore in pullman per arrivare da casa sua in ufficio, a La Paz. Il tragitto era rumoroso, affollato e scomodo, con bus costretti a percorrere i tornanti pieni di traffico che collegano le due città. Due anni fa, tuttavia, l'informatico ha cominciato a fare il pendolare su [Mi Teleférico](#), una funivia che ha dimezzato i tempi del viaggio. "Il servizio è buono e il personale preparato", racconta Ledezma.

La funivia è stata costruita dall'azienda austriaca Doppelmayr Seilbahnen, che produce seggiovie, funivie aeree e cabinovie per lo sci. Doppelmayr e il suo principale concorrente, l'italiana Leitner e la sua azienda sorella francese Poma, cercano nuove opportunità di crescita nelle città.

Negli ultimi due anni la cabinovia di La Paz ha trasportato milioni di passeggeri. Poma ha costruito teleferiche in Colombia, Russia e Taiwan. Secondo l'azienda austriaca, almeno 24 città in tutto il mondo stanno valutando l'acquisto di cabinovie o funivie aeree per il trasporto pubblico. New York, Parigi, Austin e Lagos, in Nigeria, hanno preso in considerazione l'idea. "Il mercato del trasporto in città rappresenta una grossa opportunità per noi", spiega l'amministratore delegato Thomas Pichler.

Le cabine partono ogni dieci secondi circa, dalle 6.30 del mattino alle 11.30 di sera

Entro il 2019 il sistema di trasporto aereo che Doppelmayr sta costruendo a La Paz avrà dieci linee, per un totale di 32 chilometri di tragitto e 35 stazioni. Il tutto a un costo di 625 milioni di dollari, inclusi i lavori per migliorare alcune stazioni. Le prime linee sono state inaugurate due anni fa e collegano il centro della città (a un'altezza di quasi tremila metri) con El Alto (quattromila metri) a un prezzo di 0,44 dollari, poco più del prezzo di un biglietto dell'autobus. Da allora sono nate altre due linee, ognuna distinta da un colore diverso.

Il sistema funziona in modo simile a una rete di metropolitana o di bus: i viaggiatori possono salire su un convoglio da dieci posti in ogni stazione. Le cabine partono ogni dieci secondi circa, dalle 6.30 del mattino alle 11.30 di sera. I pendolari possono cambiare linea nelle stazioni d'interscambio e raggiungere la destinazione anche a chilometri di distanza dal punto di partenza.

L'idea non è nuova. Fin dagli anni cinquanta Chiatura, una città georgiana sede di attività mineraria e dotata d'impressionanti strapiombi e profonde vallate, è servita da una rete di tram aerei. Algeri e altre città algerine hanno usato teleferiche come mezzi di trasporto pubblico almeno dal 1956. E New York ha inaugurato la funivia da Manhattan a Roosevelt Island nel 1976.

Il posto giusto per i piloni

I vantaggi delle linee di cabinovia sono semplici: sono relativamente facili da costruire, e richiedono meno infrastrutture a terra rispetto a un tram o una metropolitana. Secondo Creative Urban Project, un'azienda di consulenza specializzata in trasporti, il costo di una cabinovia è circa la metà di quello di una linea di tram che copre la stessa distanza. Di solito, inoltre, le cabinovie funzionano meglio per attraversare un fiume o scalare una montagna, laddove i binari sarebbero più costosi o inefficaci.

Il problema principale è trovare il posto giusto dove costruire i piloni che sostengono i cavi. Il lato negativo è che le cabinovie possono trasportare al massimo seimila persone all'ora, in ciascuna direzione, circa il 10 per cento di una metropolitana, e sono più vulnerabili al cattivo tempo. Il problema del vento forte può essere risolto con le nuove tecnologie, e sulle cabine possono essere installati riscaldamento e aria condizionata, ma entrambe le operazioni rischiano di far aumentare i costi. In alcuni luoghi desta preoccupazione il fatto che le cabine passino troppo vicine agli edifici, tanto che i passeggeri possono guardare all'interno delle finestre degli appartamenti.

Il trasporto su fune non è un'alternativa alla metropolitana o al bus, ma un sistema complementare

Un'altra questione è quella della manutenzione. Le funivie delle località sciistiche di solito lavorano meno di otto ore al giorno, per poco più di quattro mesi all'anno, magari con turni ridotti in estate, il che lascia molto tempo libero per le riparazioni. Una cabinovia di città deve essere attiva ogni giorno, dalla mattina presto fino alla sera tardi.

“Un'interruzione di una settimana non è tollerabile per un tram o per un qualsiasi servizio di trasporto urbano”, spiega Nicola Tulloue, architetto presso la società francese di progettazione urbana Mdp Consulting, che ha lavorato in un progetto di trasporto su fune vicino a Parigi.

Se quindi alcune città, come La Paz, sono in grado di costruire delle reti onnicomprensive, sono più quelle dove le cabinovie possono integrare un sistema di trasporto più ampio. In una città russa stanno studiando una cabinovia che collegherà delle linee sotterranee ai due lati di un fiume. Parigi sta prendendo in considerazione un progetto di

collegamento di due stazioni ferroviarie separate dalla Senna. E a New York un immobiliare ha lanciato l'idea di una cabinovia che attraversi l'East River da Brooklyn a Manhattan.

“Il trasporto su fune non è un'alternativa alla metropolitana o al bus, ma un sistema complementare”, spiega Christian Bouvier, direttore commerciale di Poma. “I sistemi via fune possono essere costruiti più velocemente dei ponti, e a un costo molto più ridotto”.

Per i costruttori d'impianti a fune, i sistemi di trasporto pubblico urbano rappresentano una grande prospettiva di espansione poiché i mercati tradizionali, ovvero le Alpi e le montagne, sono ormai saturi. È probabile che il settore della fornitura di sistemi di risalita nelle aree sciistiche conoscerà una crescita scarsa nei prossimi decenni, poiché il riscaldamento globale minaccia il futuro degli sport invernali e cresce l'opposizione all'apertura di nuovi impianti sciistici o perfino all'ampliamento di quelli esistenti.

Nel 2012 Doppelmayr ha creato una divisione dedicata ai trasporti urbani e l'anno scorso progetti simili rappresentavano circa il 15 per cento del suo giro d'affari, una quota triplicata rispetto a quattro anni prima. “Per quanto riguarda le nostre attività principali nelle aree sciistiche europee e nordamericane, non facciamo praticamente altro che ricostruire dei sistemi già esistenti”, spiega Pichler. “Le città invece crescono velocemente e i nostri impianti possono davvero migliorare la vita quotidiana degli abitanti”.

(Traduzione di Federico Ferrone)

