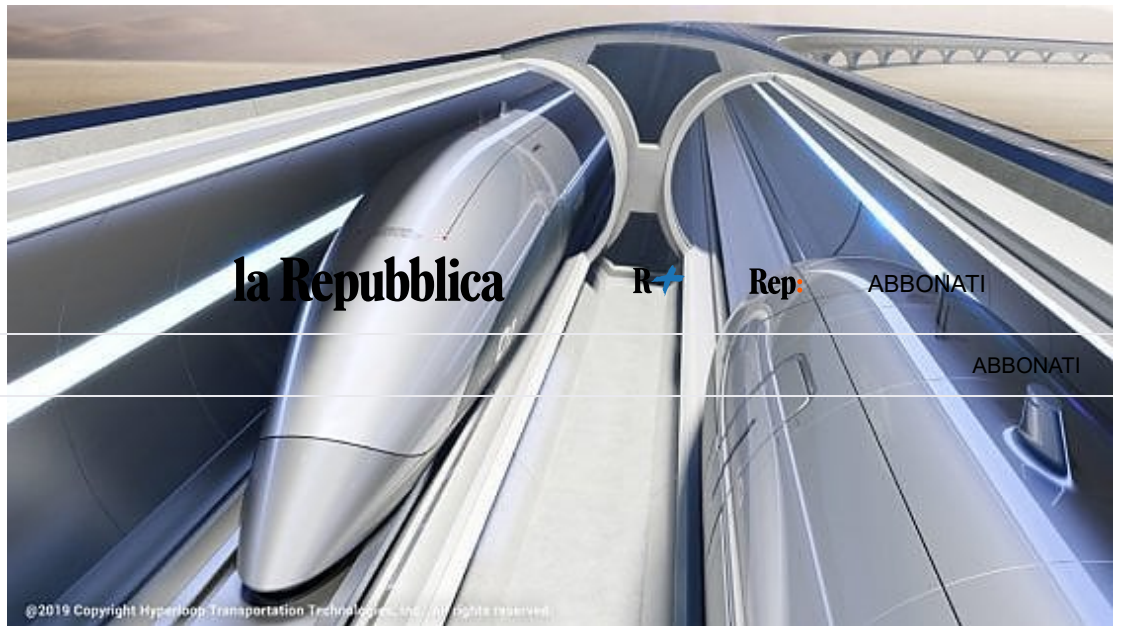


Tecnologia

I treni ultra veloci di Hyperloop sbarcano in Italia. O quasi



MENU CERCA

R+ Rep: ✉

la Repubblica

R+

Rep:

ABBONATI

ABBONATI

©2019 Copyright Hyperloop Transportation Technologies, Inc. All rights reserved.

La Hyperloop TT di Los Angeles apre una filiale a Roma e un centro di ricerca a Milano e annuncia che entro un mese comunicherà la prima possibile tratta. “Questo è il Paese perfetto per l’idea rilanciata da Elon Musk nel 2012”, spiega uno dei fondatori. Ma ad oggi, al di là dei proclami, di passi concreti se ne sono fatti pochi

di JAIME D’ALESSANDRO

ABBONATI A

29 gennaio 2020

DA ROMA a Milano in mezz'ora, a bordo di un treno a levitazione magnetica che viaggia ad oltre mille chilometri orari in un tubo pneumatico. Il sogno di Hyperloop, idea rilanciata da Elon Musk nel 2012, è noto così come lo sono le potenzialità. Ora una delle aziende che ci sta lavorando, la Hyperloop TT, ha deciso di aprire una sede in Italia per tentare di sviluppare perfino qui il progetto. "L'Italia è il Paese perfetto, anche se a qualcuno riuscirà difficile crederlo", racconta **Bibop G. Gresta**, cofondatore dell'azienda di Los Angeles assieme a **Dick Alhborn**, durante la conferenza stampa a Roma. "A fianco di binari e autostrade esistono già dei corridoi che potremmo sfruttare. Una situazione praticamente unica. Il 20 febbraio annunceremo il primo studio di fattibilità e la prima tratta che si potrebbe realizzare".

Siamo all'annuncio dell'annuncio, insomma, e agli studi di fattibilità, ormai usuali quando si parla di Hyperloop. Un'altra compagnia, la Virgin Hyperloop One, ha realizzato qualcosa di più concreto costruendo un breve tracciato di prova in Nevada. L'azienda di Gresta intende farlo a Tolosa, poche centinaia di metri, dove è stata assemblata una capsula del treno. Ma test veri e propri, con passeggeri a bordo, nessuno li ha ancora condotti malgrado si sia già parlato delle prime tratte commerciali che dovrebbero esser finite entro quest'anno negli Emirati Arabi Uniti come in India.



TECNOLOGIA

Hyperloop sbarca in Europa: "Così andrete a 1000 all'ora"

DI JAIME D'ALESSANDRO

Bibop Gresta (al secolo Gabriele), che prima di trasferirsi negli Stati Uniti ha lavorato in televisione e come imprenditore nella produzione di contenuti, abbraccia la mobilità del futuro convinto che in dieci anni il treno ultra veloce sarà realtà. "Grazie al sistema di levitazione passiva che abbiamo sviluppato, è un mezzo che produce il 30% di energia in più rispetto a quel che consuma", promette. Intende dire che la levitazione passiva che non richiede energia, l'uso di pannelli solari come copertura del tubo e il sistema di recupero di energia in frenata, dovrebbe portare ad un bilancio attivo e non negativo fra consumo e produzione di elettricità.

Ad Hyperloop Italia si immaginano tracciati sopraelevati o sotterranei, così da non avere un impatto eccessivo frazionando il territorio, e insiste sulla sostenibilità. "Quando si parla di Hyperloop, tutti pensano ai 1200 chilometri orari. Ma non è quello l'aspetto più importante. L'efficienza energetica ed economica, ben più alta del trasporto su rotaia e su gomma, è il punto fondamentale", sostengono.



@2019 Copyright Hyperloop Transportation Technologies, Inc. All rights reserved.

Condividi

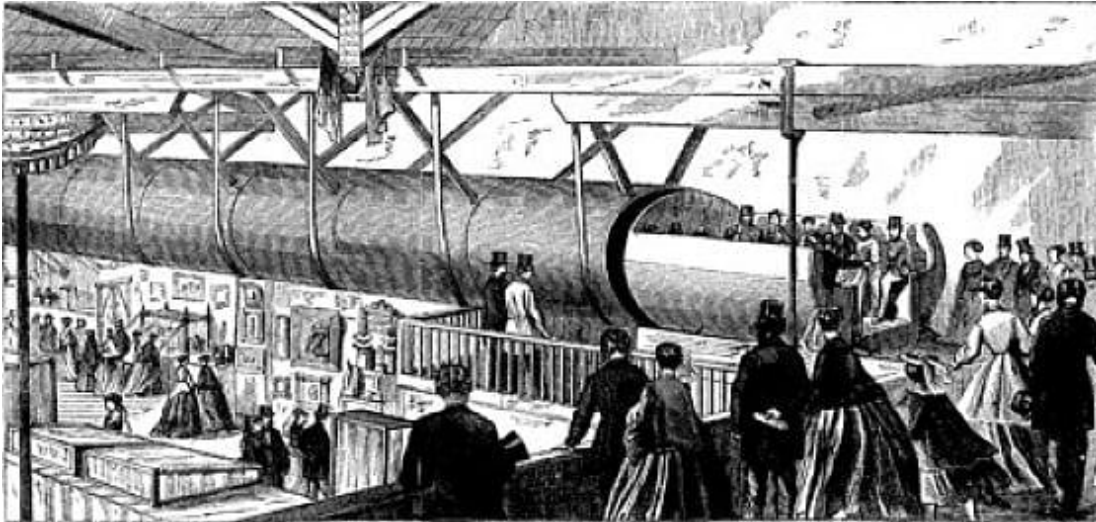
Qualche cifra viene detta, iniziando dal prezzo. Non quello del biglietto, ma del singolo passeggero. Ad Hyperloop TT, come alla sua sorella minore Hyperloop Italia (avrà una sede Istituzionale a Roma e una sede operativa a Milano, aiutata dalla Silaw Tax & Legal come advisor, mentre lo sviluppo della comunicazione è della Business & Diplomacy), il viaggiatore costerà circa quattro dollari ogni cento chilometri stando alle stime. Tornando al percorso fra Roma e Milano, parliamo quindi di meno di 20 euro come costo vivo. Ma su come verranno poi fatti pagare i passeggeri le ipotesi sono tante e spesso fantasiose, dando comunque per assodato che il "biglietto" è un concetto del passato. La stessa organizzazione di Hyperloop TT è inusuale del resto, come aveva raccontato Dick Alhborn a *Repubblica* due anni fa.



Una scena di Polar Express

Condividi

Ma alla fine sul tavolo sono più gli interrogativi delle certezze. Lo stesso Gresta elenca tutti i progetti di trasporto pneumatico visti dalla fine dell'Ottocento fino agli anni Settanta. Nel 1869 **Alfred Ely Beach** pensava di sfruttare questa soluzione a New York prima che venisse costruita la rete della metropolitana, nel 1909 **Robert Goddard**, fra i "padri" della missilistica, ebbe la stessa idea che venne ripresa nel 1969. Eppure nessuno è riuscito a metterlo in opera, malgrado nel cinema è suggestione frequente, basti pensare a *Futurama* di **Matt Groening** o a *Polar Express* di Robert Zemeckis.



Il progetto del 1869

Condividi

Nella versione contemporanea è stato aggiunto anche l'ingrediente della mobilità ai tempi dello smartphone. "E' come un ascensore di nuova generazione", conclude Gresta. "Ogni capsula, che potrà ospitare dalle 20 alle 40 persone, verrà inviata alla destinazione desiderata indipendentemente dalle altre. Ne partiranno di continuo. Non si tratta quindi di convogli come quelli dei treni, ma appunto di singoli vagoni che come un ascensore ti porteranno al piano desiderato".

The future is one step closer. After a three day, 1,500 km journey beginning in Southern Spain, the #Hyperloop passenger capsule has successfully arrived at @hyperlooptt 's test facility in Toulouse. Now the final tests are underway for #HyperloopTT. #transportingthefuture pic.twitter.com/Qp33rjVKPQ

— HyperloopTT (@hyperlooptt) January 22, 2019

Vedremo se sarà davvero così. Nell'attesa, l'appuntamento è per il 20 febbraio, con il prossimo annuncio per la prima possibile tratta. O almeno questi sono i piani di Hyperloop Italia.

"La Repubblica si batterà sempre in difesa della libertà di informazione, per i suoi lettori e per tutti coloro che hanno a cuore i principi della democrazia e della convivenza civile"

Carlo Verdelli

ABBONATI A REPUBBLICA

ARTICOLI CORRELATI



A spasso con il monopattino elettrico, su quelle ruote fra cadute rovinose e brividi di libertà

DI MATTEO PUCCIARELLI



Perché le città vogliono diminuire il numero di parcheggi

DI VINCENZO BORGOMEIO



Economia circolare e smart mobility, così è cambiato il modo di spostarsi

[Fai di Repubblica la tua homepage](#) [Mappa del sito](#) [Redazione](#) [Scriveteci](#) [Per inviare foto e video](#) [Servizio Clienti](#)
[Pubblicità](#) [Privacy](#) [Codice Etico e Best Practices](#)

Divisione Stampa Nazionale - GEDI Gruppo Editoriale S.p.A. - P.Iva 00906801006 - ISSN 2499-0817