



[Home](#) [Attualità](#) [Tech](#)

Hyperloop studia la prima tratta in Italia: Milano-Malpensa in 10 minuti



di Redazione
FEBBRAIO 20, 2020

È stata siglata una lettera d'intenti tra il gruppo Fnm e Hyperloop Italia: la società di Gabriele Bibop Gresta vuole collegare l'hub ferroviario di Cadorna all'aeroporto di Malpensa in 10 minuti. Lo studio di fattibilità avrà una durata di 6 mesi

Ad



©2019 Copyright The Loop Italia Srl. All Rights Reserved.

Fnm – il gruppo a cui fanno capo le compagnie di trasporto ferroviario lombardo Trenord e FerrovieNord – è il primo partner con cui **Hyperloop Italia**, la *license company* che mira a portare il treno futuristico ideato da Elon Musk alle nostre latitudini, studierà la realizzazione della sua **capsula a levitazione magnetica passiva**. L'accordo è stato messo formalmente nero su bianco con la **sottoscrizione di una lettera d'intenti** firmata dalle due società, comunicata ai media nel corso di una conferenza stampa a Milano il 20 febbraio.

Presentato da **Gabriele Bibop Gresta**, fondatore di HyperloopTt, il presidente di Fnm Andrea Gibelli e il vicepresidente della Regione Lombardia Fabrizio Sala, **lo studio di fattibilità avrà una durata di sei mesi**: un periodo di tempo in cui, per usare le parole di Gibelli, “*le competenze di ingegneria civile e in materia di infrastrutture di Fnm*” capiranno se e come allearsi con le tecnologie in licenza della società californiana per collegare l'hub ferroviario di Milano Cadorna all'aeroporto di Milano Malpensa. Attualmente gli shuttle per lo scalo aeroportuale dal centro città milanese impiegano 43 minuti: Gresta e i suoi stimano di **potercene mettere 10**.

Perché proprio Cadorna-Malpensa

Stando a quanto dichiarato dal numero uno di Fnm, la scelta di questo percorso non è affatto casuale: “*Provate a immaginare una Lombardia con due city airport che si equivalgono in termini di distanza: immaginate che cosa può significare*”, ha detto ai giornalisti Andrea Gibelli.

Di certo, il suo gruppo qualcosa da farsi perdonare dall'utenza ce l'ha: le linee Trenord – che pure devono occuparsi del difficile compito di spostare quotidianamente i più di 750mila pendolari di Milano – accumulano ritardi, cancellazioni e disservizi, la cui eco da anni ormai riecheggia anche nell'affermato genere degli sfoghi quotidiani sui social network (l'anno scorso *Business Insider* **scriveva** di aver messo le mani su un “*consuntivo segreto sulla produzione ferroviaria*” della società, che alla voce “*mancati introiti*” riferita al 2018 riportava poco meno che 180 milioni di euro).

Sarà Hyperloop, il treno supersonico, la nemesis delle ferrovie lombarde? Bibop Gresta, con la sua parlata ricca di abbondanti anglicismi, ha spiegato di aver visto in Fnm *“un’Italia che molti non conoscono. Abbiamo trovato skill, competenze e una storia adatte a implementare il progetto”*. E d’altronde, ha proseguito il fondatore, *“Hyperloop parte da zero, facendo un reset nel mondo dei trasporti”*.

A che punto è Hyperloop

La conferenza stampa è stata l’occasione per Bibop Gresta di ripercorrere la nascita della sua creatura, a partire dalla prima pensata: *“Io e il mio socio abbiamo deciso di contattare Elon Musk e realizzare la sua idea: oggi abbiamo il marchio e le tecnologie abilitanti per farlo”*, ha spiegato, entusiasta. Il cuore pulsante di queste ultime è la già citata levitazione magnetica passiva: una tecnologia che HyperloopTt ha acquisito in esclusiva da un laboratorio militare californiano, il Lawrence Livermore National Laboratory, che lo utilizzava per stabilizzare i proiettili dentro i cannoni.

Eppure, sentendo Gresta, l’ispirazione di Hyperloop è tutto fuorché militaresca: *“Il pianeta è in crisi”*, ha scandito l’imprenditore, *“e noi abbiamo deciso di mettere in atto una call to action per trovare le migliori menti in grado di risolvere il problema ambientale”*. Il risultato è il team globale di oltre 800 ingegneri che lavorano allo sviluppo di Hyperloop: *“Oggi il **60% del budget del progetto è dedicato alla capsula vera e propria, che oggi**”* – nei test di scena a Tolosa, in Francia – *“è di acciaio al carbonio, ma un domani sarà fatta di polimeri”*.

Già, il budget: la natura giuridica dell’intesa, hanno specificato i partecipanti alla conferenza stampa, prevede l’**assenza di cifre da rivelare in merito ai costi** dell’opera futuristica (sappiamo però che varia **da 20 a 40 milioni di dollari al chilometro** di rete). E anche i tempi di realizzazione per ora sono ignoti; così come non si conoscono, allo stadio attuale, i finanziatori: Gresta ha parlato di un rapporto aureo di 80% capitali privati e 20% pubblico, ma è solo una supposizione preliminare. Il patron di Hyperloop ha tuttavia stimato che l’opera nel nord Italia – sfruttando le condizioni geotermiche dell’impianto – potrebbe generare il 30% dell’energia che utilizza.

Dove correrà (forse) Hyperloop? A quanto ne sappiamo ora, **su viadotti**, che Gresta conta di arricchire di giardini idroponici (costruiti con tecnologie gentilmente fornite dalla Nasa) e sistemi di desalinizzazione dell’acqua marina. Perché – parole sue – *“vogliamo un sistema capace di restituire all’ambiente, recuperare i costi e facilitare la vita delle persone”*. Un programma ambizioso: se ne riparla fra sei mesi.

Leggi anche

Tech - 2 ore fa

È morto Larry Tesler, l'inventore del copia e incolla

Tech - 6 ore fa

Il robot serpente che sa fare le scale (e potrebbe aiutarci)

Tech - 7 ore fa

Ritratti di cyborg

Tech - 8 ore fa

Verso la Milano Digital Week: Silicio, la vita straordinaria di Federico Faggin

ADV

WIRED

ATTUALITÀ INTERNET GADGET MOBILE SCIENZA ECONOMIA LIFESTYLE PLAY LOL IDEE

VANITYFAIR.IT • VOGUE.IT • GQ.COM

