



Funivie urbane per una mobilità green

Da Città del Messico a Tolosa e, nel prossimo futuro, Parigi, sono una presenza sempre più frequente nel paesaggio urbano che sta arrivando anche in Italia

Che cosa **hanno in comune** città come **Berlino e La Paz, Londra e Città del Messico, Medellin, New York, Porto e Lisbona**? Sono tutte metropoli che, nonostante presentino realtà fra loro molto diverse, hanno adottato le vie del cielo per velocizzare gli spostamenti urbani e alleggerire il traffico delle loro reti stradali. Utilizzare la **funivia** oggi non è più soltanto sinonimo di neve e montagne, di turismo e divertimento, ma identifica un mezzo di trasporto ideale per **superare agilmente ostacoli naturali** e accedere in breve tempo a luoghi difficili da raggiungere.

Nate nel passato soltanto per raggiungere località inviolate (come alcuni villaggi alpini diventati mete turistiche, ma inaccessibili con strade carrozzabili), o per celebrare eventi straordinari in città come **Barcellona** (Esposizione Universale del 1929), **Lisbona** (Expo 1998), **Londra** (Olimpiadi del 2012) o **Berlino** (IGA Esposizione Floreale 2017), le funivie sono diventate negli ultimi anni una **presenza**

sempre più frequente nel paesaggio urbano.

Pro e contro

In situazioni topografiche difficili o condizioni di traffico al limite del collasso il trasporto su fune rappresenta una **possibile soluzione alternativa nell'ambito della mobilità elettrica**, proponendosi anche come scelta di precise strategie urbane, quali l'accesso al trasporto pubblico in quartieri socialmente disagiati con uno sviluppo incontrollato, in cui le strade non erano state né pianificate né costruite. Oppure con l'eliminazione del traffico in punti nevralgici delle città, trasformandoli in isole pedonali che favoriscono l'aggregazione e il tempo libero. Viene inoltre considerato che la presenza di questi nuovi impianti **attiri nuovi investimenti e incrementi lo sviluppo economico** della zona con la creazione di nuovi posti di lavoro.

Affermano i fautori della viabilità aerea che sul fronte dell'impatto ambientale, calcolando una durata in servizio di 30 anni, un impianto a fune **produce meno di un quarto di tonnellate di biossido di carbonio rispetto ad altri mezzi di trasporto**. Anche i tempi e i costi di realizzazione risultano più veloci e più economici a confronto con una metropolitana o una linea tramviaria, non essendo necessario effettuare scavi particolari né costruire grandi infrastrutture a terra. Se l'utilizzo del trasporto su fune risulta a prima vista l'uovo di Colombo di fronte agli odierni problemi di viabilità e inquinamento ambientale, i **lati negativi in realtà non mancano**. In questo tipo di impianti la **velocità** è limitata a un massimo di 25 km orari, le singole cabine hanno una **capienza ridotta** tra i 5 e i 20 passeggeri e la distanza che riescono a coprire non è paragonabile a quella di una linea di metropolitana o di tram. Ulteriori difficoltà sono rappresentate dagli **alti costi di manutenzione** e dal disegno dei percorsi che non possono essere troppo vicini alle case.

Infine un aspetto non meno importante riguarda **l'impatto estetico** che tali opere esercitano sul paesaggio. Un ostacolo, quest'ultimo, al quale si è cercato ultimamente di ovviare con la realizzazione di architetture accattivanti e di itinerari panoramici, così da rendere gli impianti funiviari un'attrazione che non solo trasformi in una gradevole routine gli spostamenti quotidiani per chi va a scuola o al lavoro, ma anche offra ai turisti esperienze di particolare suggestione.

Alcuni esempi

A La Paz un sistema di teleferiche come rete metropolitana. In Bolivia la funivia Mì Teleferico **collega la La Paz con la limitrofa El Alto**. Con 10 linee e 33 Km di lunghezza essa è considerata il **servizio pubblico a fune più esteso del mondo**, facendolo inserire nel Guinness dei primati. Inaugurata nel 2014 con le prime tre linee, la funivia ha visto entrare in esercizio la sua decima linea nel 2019, che ha permesso di avere tutte le linee interconnesse fra loro. Lungo la rete moderne cabine a dieci posti trasportano fino a 34.000 passeggeri all'ora per direzione, permettendo di tagliare del 22% i tempi di percorrenza rispetto ad altri mezzi di trasporto.

A Città del Messico la cabinovia Cablebus 2. Si chiama Cablebus 2 ed è di **produzione italiana** la nuova cabinovia della capitale messicana, che si affida al trasporto su filo fin dal 2016. Inaugurato nel 2021, il nuovo impianto si trova **nel sobborgo di Iztapalapa**, in cui vivono 2 milioni di persone. Sorvolando interi quartieri per una lunghezza di 11 Km, la linea copre l'intero percorso in 36 minuti, un tempo dimezzato rispetto al medesimo tragitto in automobile. Questo significa meno stress e più ecologia (affermano i promotori dell'opera), poiché l'impianto, alimentato elettricamente, permette una sostanziale diminuzione delle emissioni di anidride carbonica in una città assediata dal traffico e dall'inquinamento

atmosferico. Progettata per trasportare 100.000 passeggeri al giorno, Cablebus 2 è dotata di 300 cabine capaci di ospitare fino a 10 persone ciascuna lungo sette stazioni con varie connessioni con la metropolitana cittadina.

A Tolosa Teleò, la più estesa cabinovia urbana d'Europa. Si chiama Teleò la nuova cabinovia che **rende Tolosa**, nel sud della Francia, una **città modello della mobilità sostenibile**. L'impianto sorvola una collina, scavalca la tangenziale e il fiume Garonna per collegare l'università Paul Sabatier al centro di ricerca Oncopole. Esso è stato integrato nel sistema di trasporto urbano e in quanto tale viene gestito dalla medesima società. Inaugurato a giugno e realizzato in meno di tre anni di lavori con un investimento di 82 milioni, Teleò assicura il trasporto di **8.000 passeggeri al giorno** con una cabina ogni minuto e mezzo nelle ore di punta. Il percorso, che collega tre importanti poli della città, si compie in appena dieci minuti ad una velocità di crociera di 20 km orari. Le quindici grandi cabine, che possono ospitare fino a 34 persone ciascuna, si caratterizzano per il design, realizzato in esclusiva da Pininfarina e sviluppato per offrire ai viaggiatori un'esperienza di viaggio pratica e al tempo stesso affascinante.

Entro il 2025 anche **Parigi** avrà la sua prima funivia urbana. Situato nel distretto di Val de Marne, il collegamento sarà lungo 4,5 Km con 5 stazioni e colmerà alcune lacune esistenti tra i mezzi pubblici esistenti, riducendo i tempi di spostamento in una zona ad alta densità di traffico.

Uno sguardo al turismo

Ad Almere un'ovovia per Floriade. I visitatori di Floriade 2022, **l'esposizione botanica universale** che si svolge in Olanda ogni dieci anni, possono godere di una suggestiva esperienza di viaggio sulle cinque cabine che movimentano lo scenario del parco. Con due stazioni e sette piloni, la funivia riprende il tema

dell'esposizione "Growing Green Cities", avendo come caratteristiche un **basso consumo energetico e un'alta efficienza**. Il tragitto di cinque minuti che collega diagonalmente l'area dell'esposizione ha inizio in una singolare stazione galleggiante e, viaggiando a pelo d'acqua, offre una visione panoramica della manifestazione nel suo insieme. Dopo la chiusura dell'evento la struttura verrà smontata e riciclata per altro uso.

Funivia Re Laurino al Catinaccio. È improntata alla sostenibilità la nuova funivia Re Laurino, **progettata dall'altoatesino Werner Tscholl: l'impianto scompare nella montagna**, lasciando al paesaggio il ruolo di protagonista. Grazie a un impatto visivo minimo Tscholl cela l'elemento architettonico e rievoca la leggenda del palazzo sotterraneo del mitico Re Laurino, lasciando come segni visibili solo l'ingresso e l'uscita delle cabine e conducendo i turisti attraverso una suggestiva galleria di roccia che porta all'esterno.

Seguendo i medesimi criteri Tscholl ha progettato anche la funivia che collega Carezza al monte Tires con le stazioni di partenza e di arrivo interrate e le cabine dotate di piattaforma panoramica all'esterno, per una ricerca quasi spasmodica di "empatia" con il paesaggio circostante.

Olang 1+2. Ha un nuovo gioiello architettonico il **Plan de Corones**, se come tali si possono definire i numerosi interventi che negli anni hanno "colonizzato" la montagna di Brunico. L'impianto realizzato dal tedesco **Cornelius Schlotthauer**, un passato presso lo studio Zaha Hamid, attrae sia per l'alta tecnologia che per la singolare architettura delle sue stazioni, caratterizzate dalla presenza di avveniristiche coperture lamellari rivestite da una membrana trasparente che assicura una continuità visiva tra interno ed esterno.

Immagine di copertina: Cablebus 2 a Città del Messico

About Author



Monica Zerboni

Nata a Torino e laureata presso l'Università Statale di Milano, è giornalista pubblicista, svolge attività giornalistica per testate multimediali e cartacee di settore. È stata corrispondente dalla Germania per le riviste "Abitare" e "Costruire". Ha maturato esperienze professionali nell'ambito della comunicazione ed in particolare ha lavorato come addetta stampa presso importanti studi di architettura. Ha svolto attività di redazione, traduzione e coordinamento per varie case editrici. Scrive articoli e approfondimenti in italiano, inglese e tedesco per diverse testate specializzate e non, italiane e estere (Abitare, Costruire, Il Sole 24 Ore, In Town Magazine, Frame, Mark, Architektur&Wohnen, HOME, Home Journal, Perspective, Azure, Interiors, Urbis, Urbis Landscape, Vogue Australia ecc.)

[See author's posts](#)

[!\[\]\(5a132f13505a6571904d622757b7a8f0_img.jpg\) Condividi](#)