

DESIGN

ESTERNI

di LAURA RAGAZZOLA



# LA FUNIVIA? LA PRENDO IN CITTÀ

Dalla vista di cime innevate a quella dei tetti cittadini: è la nuova prospettiva offerta dal trasporto su fune che, nato tra le montagne, in questi anni sta conoscendo uno sviluppo inaspettato anche in contesti urbani. Complici alcuni studi di architettura internazionali, che hanno promosso la funivia come soluzione capace di mettere d'accordo ambiente, cittadini e municipalità. Perché viaggiare in quota, sorvolando il traffico, è ve-

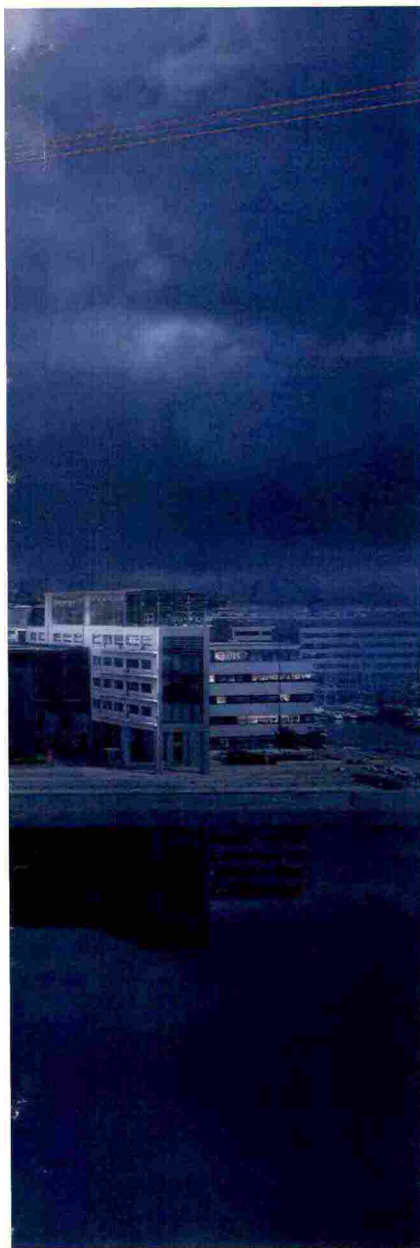
loce, ecologico e sicuro. Nell'ultimo decennio, diverse megalopoli del Sud America sono state il primo laboratorio in cui sperimentare il potenziale del trasporto aereo urbano. Qui l'obiettivo era anche contrastare la segregazione sociale dei quartieri poveri più periferici. A Caracas, in Venezuela, dal 2010 è in funzione la Metro-Cable: 50 cabine che attraversano la città con 5 stazioni intermedie. «Prima, gli abitanti del bario in

## GÖTEBORG

Il progetto, che sarà completato nel 2021, è firmato dall'olandese UNStudio: 4 stazioni e 6 torri collegheranno in modo rapido le aree a nord del fiume Göta con la città antica che si trova a sud

collina ci mettevano più di due ore e mezzo per raggiungere a piedi il centro», spiega l'urbanista Alfredo Brillembourg, che l'ha proposta e progettata. «Oggi con la teleferica ci arrivano in 20 minuti».

In Europa lo scenario è diverso, ma anche qui l'interesse per la "metro-cable" sta crescendo. E non solo con una prevalente finalità turistica (pensiamo all'avveniristico impianto di Innsbruck, firmato dall'archistar Zaha Hadid,



PLOMPHOEDS



PYPID

ad Amsterdam, la sua città. «La funivia è davvero il sistema di trasporto del domani: è un modo di viaggiare veloce, duttile ed ecologico, che piace a residenti, turisti, ciclisti, studenti, pendolari. E offre la possibilità di vedere e vivere la città in modo completamente nuovo». L'importante, sottolinea van Berkel, è progettare questi interventi in sintonia con la città, rispettandone carattere e tradizioni. «Il design della funivia di Göteborg, per esempio, si ispira alla tradizione portuale della città: gli alti piloni di sostegno richiamano il disegno delle gru dei cantieri navali. Sono opere di alta ingegneria, di forma sottile e leggera, a basso impatto sul paesaggio urbano».

E mentre i lavori procedono (per concludersi a Göteborg nel 2021, ad Amsterdam nel 2025), lo studio olandese è stato anche selezionato per un altro visionario progetto: la funivia di Blagoveščensk, città dell'estremo Oriente russo. Si tratta del primo impianto transfrontaliero al mondo che, sorvolando il fiume Amur, collegherà Russia e Cina. In un'epoca nella quale s'innalzano soprattutto muri, un "ponte aereo" che in soli 7 minuti unisce due culture e due Paesi rappresenta un esempio innovativo d'incontro e condivisone.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

#### DALLA RUSSIA ALLA CINA

Sarà la prima funivia transfrontaliera al mondo: collegherà la Russia con la Cina in soli 7 minuti. Partendo dalla città di Blagoveščensk, sorvolerà il fiume Amur. Il progetto è firmato dal team di architetti di UNStudio, con base ad Amsterdam.



PLOMPHOEDS

#### AMSTERDAM

Gli architetti di UNStudio hanno previsto una linea funiviaria lunga un chilometro e mezzo. Le stazioni sono progettate come snodo di collegamento con il trasporto pubblico di terra ma anche come punti panoramici e luoghi d'incontro sociali e culturali.



#### INNSBRUCK

Una delle 4 stazioni della funicolare Hungerburg di Innsbruck: inaugurata nel 2007 su progetto dell'archistar Zaha Hadid, collega il centro cittadino con gli impianti sciistici in quota. L'impianto è stato realizzato dall'azienda altoatesina Leitner.

che in soli 25 minuti porta dal centro storico ai 2.300 metri d'altezza della catena montuosa della Norkette), ma anche come autentica alternativa ai tradizionali mezzi di trasporto collettivi su terra. «Dobbiamo sempre progettare con in mente un modello di futuro», sostiene l'architetto olandese Ben van Berkel, che con il suo UNStudio si è aggiudicato la realizzazione di ben due impianti: il primo a Göteborg, in Svezia, e il secondo