

27 giugno 2015 16:46

Hyperloop. L'uomo e' andato sulla Luna e non dovremmo farcela per un treno in un tubo?

di [Redazione](#)



Hyperloop e' il progetto di un miliardario americano, Elon Musk, per creare una rete di trasporto dove i viaggiatori saranno trasportati ad altissima velocita' (1.200 Km/h) con delle capsule che viaggeranno in dei tubi a bassa pressione... Questi tubi, sostenuti da piloni a qualche metro da terra, dovrebbero essere installati nelle grandi citta'. Pura scienza-fiction? Si potrebbe essere tentati di rispondere di Si', se chi ha avviato il progetto non fosse il miliardario Elon Musk, che ha gia' realizzato i bolidi elettrici Tesla e il lancio spaziale Space X. Un primo prototipo sperimentale dovra' essere costruito nel deserto californiano nel 2016 con l'intento di collegare Los Angeles e San Francisco in 30 minuti. A margine della conferenza "Hello Tomorrow", che si e' tenuta giovedi' 25 e venerdi' 26 giugno a Parigi, il quotidiano Libération ha incontrato Dirk Ahlborn, patron della societa' Hyperloop. Una persona molto sicura della riuscita di questo folle progetto, e lo ha intervistato.

D. Crede veramente che questo progetto andra' avanti?

R. Ho avuto dei dubbi fino a dicembre. Ormai so che andra' avanti. I nostri calcoli e simulazioni ci fanno vedere che e' piu' economico e piu' ecologico rispetto agli attuali mezzi di trasporto. Questa metropolitana a grande velocita' tra le citta', colma una lacuna. Se vi dico che Hyperloop puo' portarvi da Parigi a Cannes in 40 minuti, vi imbarchereste in una simile impresa?

D. Occorrerebbe che io voglia andare a Cannes...

R. Certo, secondo il percorso che viene proposto, la vita puo' essere condizionata o meno. Nelle ore di punta noi prevediamo una capsula ogni trenta secondi. L'attesa non e' enorme. E non lavoriamo solo per trasportare da un punto ad un altro, vogliamo che sia cosi' semplice viaggiare come pigiare un bottone: dei veicoli ad hoc porteranno i passeggeri alla stazione Hyperloop piu' vicina.

D. Da dove viene l'idea di portare dei viaggiatori a grande velocita' in dei tubi?

R. Non e' nuova. C'e' stata una metropolitana pressurizzata a New York alla fine del XIX secolo, un brevetto del 1904, e ci sono anche alcune ricerche del Governo americano degli anni 1960. Nell'agosto del 2013, Elon Musk ha presentato Hyperloop: un progetto, in California, che con un budget di 68 miliardi di dollari avrebbe dovuto permettere di costruire il piu' lento treno a grande velocita'. Lui sperava che qualcuno facesse tesoro della sua idea, perche' lui non aveva tempo per starci dietro. All'epoca io facevo parte di un progetto di start-up sostenuto dalla Nasa e lavoravo su una nuova fase di lancio delle imprese, federando delle comunita' intorno a dei progetti. Allora e' stato proposto Hyperloop sulla nostra piattaforma ed ha avuto presa: un centinaio di persone provenienti da Boeing, Airbus, SpaceX e Tesla hanno cominciato a lavorare sulla fattibilita' di un progetto, avendo in cambio azioni della societa'. E nel 2014 abbiamo mostrato che questo si poteva fare.

D. Come funziona Hyperloop?

R. Una capsula all'interno di un tubo dove l'aria e' a bassa pressione grazie a delle pompe disposte lungo il tragitto. Il principio e' simile a quello di un aereo che vola a grande altezza: non incontra molta resistenza da parte dell'aria, al contrario di come avviene per un treno sulla terraferma. Con molta poca energia si puo' andare molto veloci. L'ideale e' di costruirlo in linea retta, ma per evitare alcuni rilievi dobbiamo prevedere delle leggere e lunghe curve. E' tecnicamente possibile.

D. Dove contate di trovare l'energia necessaria?

R. Il nostro sara' un sistema indipendente per l'energia. Alcuni pannelli solari tappezeranno il tubo, e da questi si ricavera' energia anche durante la frenata delle capsule. Noi ricorreremo a tutti i metodi che ci permetteranno di produrre energia, anche perche' intendiamo vendere quella che avanza'.

D. Che effetti produrra' una tale velocita' sui viaggiatori?

- R.** L'esperienza non sarà diversa rispetto all'aereo o il treno. Si fa qualcosa di particolare quando si vola ad 800 Km/h su un aereo? Si sente solo l'accelerazione e la decelerazione.
- D.** Al festival Pioneers avete detto che il biglietto per imbarcarsi sarà gratuito. Veramente?
- R.** Personalmente credo che il biglietto vale 1.800 dollari. Ma chi può dire che sarebbe normale pagare così tanto? Se guadagniamo dei soldi con questo sistema, il prezzo del biglietto servirà a regolare la domanda dei passeggeri. Se c'è domanda, si potrà pagare meno, o qualcosa. Inoltre, noi siamo un'impresa, e non un organismo sostenuto dal Governo, noi cerchiamo un modello di business. Stiamo riflettendo su tutti gli aspetti del progetto e non solamente sulla tecnologia. Perché non monetizzare i piloni che servono a sostenere il tubo, per esempio, accogliendovi degli alveari o delle stazioni di depurazione dell'aria? Guardate Facebook e Google. Sono delle infrastrutture gigantesche e guadagnano soldi in altro modo. La gratuita non vuol dire che non si guadagnano dei soldi.
- D.** Avrete bisogno di un sostegno pubblico per finanziare il progetto?
- R.** Il nostro modello tende a creare profitto, e' quanto interessa ai nostri investitori privati. Ma se otteniamo dei soldi pubblici, li accetteremo, sicuramente. Questo sarebbe geniale. Il sistema può essere preso in considerazione in diversi modi: privato, partenariato pubblico-privato o anche su licenza, se qualcuno la vuole acquistare.
- D.** Hyperloop ha recentemente fatto sapere di aver acquistato un appezzamento di 8 Km tra San Francisco e Los Angeles per costruirvi uno strumento dimostrativo, Quando sarà operativo?
- R.** Non sarà per una dimostrazione. Lo facciamo per testare il nostro sistema, ma servirà in seguito a trasportare 10 milioni di persone all'anno a Quay Valley, una mini Las Vegas in costruzione in quel luogo. Il cantiere inizierà nel 2016 e l'apertura al pubblico è prevista per il 2018.
- D.** E dopo Quay Valley?
- R.** Diverse città sono già interessate per essere le prime ad accogliere Hyperloop. In Usa ma anche in Europa e soprattutto in Asia e Medio-Oriente. Per questo non penso che la prima Hyperloop sarà tra Los Angeles e San Francisco, né in Usa o in Europa. Qui ci vuole troppo tempo, per via delle norme, delle questioni legali e delle lobby. Sarà piuttosto una regione dove una sola persona prende le decisioni.
- D.** Siete in contatto con delle città francesi?
- R.** Siamo in contatto con dei partner in Francia. Non posso dire quali ma si saprà prossimamente. Invece posso dire che stiamo cercando redattori ed esperti in media sociali in Francia.
- D.** L'altissima velocità non è che ha dei fan in Francia, soprattutto da parte degli oppositori al progetto TGV Lyon-Torino. C'è veramente bisogno di andare così veloci?
- R.** Occorre porsi la domanda? Le persone oggi stanno progettando vantaggi per il futuro. Il nostro modo di lavorare è molto cambiato. Mio padre e mio nonno non viaggiavano molto per lavorare, contrariamente alla mia generazione che lavora qui e là, talvolta come free-lance. Del resto, ha senso poter essere in una città o in un'altra senza dover necessariamente passare la giornata in una di esse. Le persone, inoltre, non avranno più bisogno di vivere in città così care come Los Angeles e Parigi. Senza contare che per andare più veloci rispetto ai treni, costruiremo delle strutture meno impattanti.
- D.** C'è una distanza tra due città al di sotto della quale Hyperloop non è interessante?
- R.** No. Noi abbiamo intenzione di fare anche un trasporto locale. Come a Quay Valley.
- D.** Si dice che Elon Musk sia un folle, o un genio. Com'è secondo lei?
- R.** (*Riflette*) Per divenire imprenditori occorre essere folli, e Musk è un imprenditore di successo. Non ce ne sono molti come lui. Molti lavorano su delle applicazioni senza cercare di cambiare i nostri modi di vivere. Che cosa è stato inventato di importante in questi ultimi anni, a parte Internet? L'uomo è riuscito ad andare sulla Luna in dieci anni, e le persone mi dicono che un treno dentro un tubo non andrà avanti.

(articolo e intervista di Gabriel Siméon, pubblicata sul quotidiano Libération del 27/06/2015)