

Dal Monte Bianco alla fibra ottica Redaelli inventa le funivie del futuro

L'azienda costruisce funi da record: I prossimi impianti? Nelle città

Storebælt

È il ponte sospeso più grande d'Europa. Collega le isole Zelanda e Fionia ed è lungo 18 chilometri

London Eye

La ruota panoramica della capitale inglese è la prima costruita con un sistema a funi al posto dei raggi. È stata inaugurata nel 2000

Pan di Zucchero

La prima fornitura per la funicolare del colle di Rio de Janeiro risale al 1972. Nel 2002 il primo ricambio con il rinnovo del contratto

Les Arcs

È il primo impianto di risalita dotato di cavi speciali con un'anima in fibra ottica che consente di trasferire dati in vetta

Flexpack

È il nome della fune più pesante al mondo: 361,1 tonnellate per l'ancoraggio di piattaforme petrolifere in alto mare

L'ultima frontiera è il trasporto urbano

Redaelli ha costruito una funivia cittadina a Hong Kong: la nuova sfida è la resistenza dei materiali, visto che l'ambiente è più aggressivo e l'usura è maggiore

BILANCI

IL 2014 si è chiuso con un fatturato di 91 milioni e un utile lordo del 10% circa

Luca Zorloni
■ MILANO

IN VENTI MINUTI si spicca un salto di 2.200 metri di dislivello, da Pontal d'Entrèves fino alla Punta Helbronner. La nuova funivia del Monte Bianco, Skyway, ha aperto lo scorso giugno. È una delle ultime commesse a entrare nel palmarès della Redaelli di Gardone Val Trompia, che ha già equipaggiato con le sue funi impianti da prima pagina, come quello del comprensorio Via Lattea-Sestriere per le Olimpiadi invernali del 2006, quello di Whistler in Canada, tra i più grandi del Nord America, e la linea che conduce al Pan di Zucchero di Rio de Janeiro. La prima fornitura per il Brasile risale al 1972 e nel 2002, al cambio delle funi, è scattato il rinnovo del contratto. Ma i cavi della Redaelli si trovano anche su altre costruzioni da record. Sul ponte sospeso più grande d'Europa, lo Storebælt in Danimarca, su quello che ha il più imponente sistema di sollevamento verticale, a Rotterdam, più i due sul Bosforo, di cui quest'anno è stato effettuato il ricambio. Sulla ruota panoramica di Londra, il London Eye, la prima a funi, che ha aperto la strada a quelle di Dubai, Las Vegas e al progetto per New York. E su una sequenza di coperture per stadi, dal Narodowy di Varsavia alla casa della Juventus a Torino fino a Porto Alegre, Salvador e Brasilia, teatri dei Mondiali del 2014. Redaelli assicura anche l'ancoraggio al fondo del mare delle piattaforme petrolifere offshore. «Da Singapore all'Australia, sia-

mo leader mondiali», spiega Maurizio Prete, amministratore delegato del gruppo che nel 1819 spegnerà duecento candeline. Proprio dai cavi per le piattaforme estrattive arriva circa il 40% del fatturato della società, chiuso nel 2014 a 91 milioni di euro con un margine operativo lordo del 10%. «E quest'anno lo superiamo», anticipa il manager.

LA REDAELLI si è rimessa in piedi. All'inizio del Duemila navigava in cattive acque. Nel 2003 Prete afferra il timone del gruppo, fondato dai fratelli Giuseppe e Pietro Redaelli a Bonacina, sulle sponde del Lario, e avvia un piano di risanamento. Nel 2008 il controllo passa in mano alla russa Sevestal-metiz, che nel 2009 sovvenziona l'apertura di un secondo stabilimento produttivo in Italia, a Trieste, specializzato nel mercato offshore. Un anno dopo il Guinness dei primati assegna alla Redaelli il record per la fune più pesante al mondo: 361,1 tonnellate per l'antigirevole Flexpack, in acciaio, studiata per le piattaforme petrolifere in mare. In Italia la società dà lavoro a 330 persone, che si aggiungono alle mille circa del gruppo internazionale. Negli anni Prete ha insistito nelle produzioni «coraggiose»: meno funi per gru, dove ci si scontra con una giungla di oltre duecento produttori mondiali, e più innovazione nelle nicchie. I tiranti per le funivie, ad esempio, che Redaelli si spartisce con solo altre tre aziende nel mondo e di cui presidia tutto il mercato domestico. Nell'impianto di Les Arcs, in Savoia, i tecnici sono riusciti a inserire un'anima di fibra ottica in funi che possono arrivare a pesare anche 70 ton-

nellate. «Così insieme ai turisti viaggiano anche le informazioni», osserva Prete. Si tratta di un'innovazione utile non solo per raggiungere punti che gli operatori di telecomunicazioni coprono con difficoltà, come le vette delle montagne, ma anche per le città, se applicato ai nuovi sistemi di trasporto su fune. D'altronde, salvo grandi progetti, come quello di Skyway, gli impianti alpini ordinano perlopiù ricambi, ma di materiali progettati per durare almeno vent'anni. «Sta nascendo un business alternativo al trasporto su gomma, quello su fune - spiega Prete -. In Europa la reazione è stata fredda, perché ritenuto inadeguato alle città antiche, ma in presenza di grattacieli e centri commerciali funziona e costa meno di una metropolitana». Tre anni fa Redaelli ha assicurato le forniture per un impianto a Hong Kong. «È una sfida, perché le funi lavorano di più di quelle di montagna e in un ambiente aggressivo - aggiunge l'ad -. Dopo tre anni a Hong Kong abbiamo dovuto cambiare funi che hanno una vita media di vent'anni». E in parallelo il cervellone di Gardone sviluppa anche nuovi sistemi di controllo, come un apparecchio a led e laser che smaschera anche le più piccole deformazioni.





IN CAMPO Sopra, Maurizio Prete dal 2003 amministratore delegato della Redaelli di Gardone Val Trompia. A sinistra, il London Eye, la ruota panoramica di Londra. Sotto, Skyway la nuova funivia del Monte Bianco

