

L'Economia

DEL FUTURO

La sostenibilità secondo Fnm

Treni smart per connettere le mega city di domani

Il grado di connessione di una grande città con il territorio che la circonda è tra i fattori che ne determinano l'attrattiva per chi la sceglie per vivere o lavorare. Se poi gli spostamenti, ad esempio quelli tra casa e ufficio o per il tempo libero, possono avvenire senza impatto ambientale, allora la strada è giusta. Ed è quella imboccata da Fnm, gruppo integrato nel settore del trasporto su ferro e gomma in Lombardia e nel Nord Italia e, insieme a Trenord, secondo operatore ferroviario italiano. L'azienda sta provando a immaginare la mobilità di domani lavorando, oggi, sulle esigenze degli 800 mila viaggiatori al giorno della rete ferroviaria lombarda, tra le più frequentate d'Europa.

«I nuovi treni ad alta capacità di Hitachi rail, che cominceranno a entrare in servizio nel 2020, permettono una riduzione dei consumi di energia elettrica, del 30%, e della rumorosità — spiega il presidente Andrea Gibelli — e sono costruiti con materiali innovativi ad alto tasso di riutilizzabilità». Non solo: in questi convogli cresce anche l'accessibilità per le persone a mobilità ridotta, grazie a pedane mobili che compensano la distanza tra porta e banchina. Perché una città «intelligente» non solo deve garantire aria più pulita e minor traffico, ma deve essere anche inclusiva.

Un'attenzione all'ambiente la mostrano anche i treni diesel elettrici che saranno consegnati a Fnm da Stadler: consumano il 30% in meno di carburante, con un risparmio stimato di tre milioni di euro all'anno. Mentre, grazie alle batterie e alla trazione diesel-elettrica, i nuovi convogli possono entrare nelle stazioni delle aree suburbane con emissioni ridotte, riducendo così anche il rumore prodotto.

«Le città diventeranno sempre di più delle mega city, bisogna superare il concetto

di distanza e lavorare su quello di rete — ragiona Gibelli —. Già oggi l'80% dei cittadini lombardi vive nell'arco di cinque chilometri da una stazione ferroviaria. I nuovi treni che abbiamo acquistato hanno caratteristiche di accelerazione e di frenata simili a quelli della metropolitana. Per invitare le persone a lasciare a casa i mezzi privati e a spostarsi con quelli collettivi, stiamo lavorando a uno scenario in cui, nei prossimi anni, si possa offrire un vero e proprio servizio metropolitano di superficie».

Anche per coprire l'ultimo miglio Fnm si è impegnata a offrire servizi alternativi all'auto privata, con la creazione della società E-Vai (controllata al 100%), un carsharing elettrico o bimodale integrato con il servizio ferroviario regionale. La flotta conta 170 auto, ma l'obiettivo è arrivare entro pochi anni a 500, mentre il circuito tocca già 55 località con oltre 110 punti di prelievo, inclusi i tre aeroporti di Malpensa, Linate e Orio al Serio. Per chi arriva all'ultimo miglio sulle due ruote, FerrovieNord sta poi realizzando in diversi punti della rete le velostazioni, parcheggi protetti per biciclette, dotati di videosorveglianza e illuminazione notturna.

«La Lombardia si sta trasformando — spiega Gibelli —. La platea di chi usa il trasporto pubblico si sta allargando a giovani e anziani, utenti che vogliamo intercettare sempre di più, insieme a nuove esigenze, come quella di spostarsi coi mezzi nel tempo libero». C'è una città a cui ispirarsi? «Il modello lombardo è unico, per la grande fetta di popolazione distribuita in piccoli e medi centri — conclude Gibelli —, l'identità e le necessità del territorio vanno rispettate anche nell'innovazione».

Francesca Garbarini

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Mobilità

Andrea Gibelli,
presidente del gruppo
Fnm, quotato alla Borsa
di Milano. L'azionista di
riferimento è la Regione
Lombardia (57,5%)

