

MOBILITÀ SU MISURA E LA CITTÀ DIVENTA SMART

La sostenibilità secondo Fnm: treni a ridotto impatto ambientale e una strategia per coprire dal primo all'ultimo miglio, venendo incontro alle esigenze di cittadini, imprese e settore pubblico. Il presidente Gibelli: «Il trasporto pubblico sarà customizzato, dopo l'emergenza si pensi alla rigenerazione urbana». Il car sharing elettrico e 20 mezzi hi-tech in arrivo



Per la rete ferroviaria lombarda servono 15 miliardi di investimenti: solo così si può arrivare alla metropolitana di superficie

di **Francesca Gambarini**

Una città diffusa, con un livello di connettività altissimo e un trasporto pubblico locale sempre più customizzato, dal primo all'ultimo miglio. L'impatto sull'ambiente tendente a zero, grazie ai nuovi treni ad alta tecnologia che riducono i consumi e il rumore, e grazie a servizi come il car sharing.

La mobilità del futuro, anche in un'ottica di post-emergenza sanitaria, si costruisce da alcuni punti fermi. Spiega Andrea Gibelli, presidente di Fnm, il gruppo del trasporto integrato su gomma e ferro in Lombardia e Nord Italia e secondo operatore ferroviario italiano: «Le stime dicono che, dal 2021, nelle città entrerà fino al meno 20% di persone rispetto a oggi. Ora i passeggeri sui mezzi pubblici sono calati di oltre il 70%, ma dopo la crisi alcune tendenze si consolideranno. Lo smart working diventerà un elemento strutturale, i ritmi della città cambieranno, la proposta culturale andrà riformata».

Cosa vuole dire per chi si occupa di far muovere le persone nelle aree ur-

bane? «Non ci saranno più curve di picco e di morbida. La scommessa si vincerà su servizi dedicati, modellati sulla domanda, a beneficio del cittadino, della città e dell'ambiente. Un modello che sarà apprezzato anche dai giovani, che occuperanno lo spazio più importante nelle città di domani», dice Gibelli.

Bisogna dunque ragionare in un'ottica di sostenibilità ma anche di inclusività. Fnm si è dotata nel 2017, prima tra le aziende di trasporto, di un piano di sostenibilità che affianca quello strategico e si declina in obiettivi che vanno in questa direzione, dal focus sulla qualità per il viaggiatore alla mobilità integrata, dall'accessibilità all'impatto ecologico. «Mi sta molto a cuore il tema della rigenerazione urbana: restituire al territorio ciò che la rivoluzione industriale ottocentesca, che ha "corso" lungo la ferrovia, gli ha tolto. Non si tratta di riprogettare solo la mobilità, ma anche spazi come le stazioni, gli scali, le aree nei pressi dei binari. Vuole dire alberi, verde, perché, sebbene fondamentale, non basterà la tecnologia per la città di domani».

I passi da fare

La tecnologia darà però una grossa mano. Grazie a un finanziamento di 1,6 miliardi garantito da Regione Lombardia, principale azionista del gruppo, Fnm e Ferrovienord hanno avviato un programma di rinnovamento della flotta dei treni per il servizio regionale di Trenord: 176 nuovi mezzi, di cui i primi 20 saranno consegnati entro l'anno. «Si aggiungeranno agli altri 45 già in servizio. In questo modo, dal 2015 al 2025 la flotta sarà completamente rinnovata: 400 treni con età media molto bassa e adatti alle sfide di una regione che vuole costruire un servizio che si assimila a una metropolitana di superficie, perché i cittadini lascino l'auto a casa», spiega Gibelli. È

la più grande fornitura regionale di treni del decennio in Europa, dopo l'Île-de-France.

«La Lombardia è una regione reticolare, una megacity con tre centri, Milano, Bergamo, Brescia, sui quali ruotano centri minori e che necessita di un livello di connettività altissimo», ricorda il presidente, che guida anche Asstra, l'associazione delle aziende di trasporto pubblico locale in Italia. Perché questa connettività regga, le aziende del trasporto hanno bisogno che si continui a investire in infrastrutture. «Per quella ferroviaria in Lombardia servono 15 miliardi: la rete è saturata, bisogna sciogliere i nodi di tratte che sono al carico massimo e senza le quali il modello della metropolitana di superficie non vedrà mai la luce. Per Milano penso al passante, servono il 40% in più dei treni».

Si tratta di tasselli fondamentali per una mobilità a impatto zero, obiettivo che Fnm ha in piano e che si costruisce su tre mattoni: oltre ai treni tecnologicamente avanzati, ci sono il primo e l'ultimo miglio. «In questa fase del nostro disegno, che definirei ancora di startup, l'ultimo miglio è coperto da E-vai, il nostro car sharing elettrico integrato con il sistema ferroviario, che si trova già in 120 punti strategici come aeroporti, stazioni, ospedali, università», prosegue Gibelli. È disponibile anche per le imprese e le amministrazioni, al posto del classico parco auto: sono 24 i Comuni che hanno



già attivato il servizio. «Per lo più piccoli centri, dove non arrivano i car sharing tradizionali, in un'ottica di "chiusura del cerchio"», nota il presidente.

In prospettiva, si ragiona per portarlo direttamente nelle case dei lombardi. Spiega Gibelli: «Vogliamo trasferire una cultura diversa della mobilità, in cui si passa dal possesso all'uso di auto, motocicli o bici, e dove il trasporto pubblico, che ora è necessariamente rigido e pre-strutturato, si avvicini sempre più alle abitudini del singolo».

Così si convinceranno i cittadini a lasciare a casa la macchina? «In Lombardia l'80% della popolazione vive entro 5 chilometri da una stazione — conclude Gibelli —. I presupposti per una mobilità sostenibile ci sono

ma dobbiamo aprire un dialogo a livello di sistema.

Adesso lo stiamo facendo in un'ottica emergenziale, ma ripensare la città vuole dire coinvolgere tutti gli attori e mettersi al tavolo, anche con figure, il *mobility manager*, la cui importanza, nelle aziende e per le città, è ormai chiara».

© RIPRODUZIONE RISERVATA