

Tpl, la Lombardia investe 650 milioni e si prepara ai treni ad idrogeno

DI FRANCESCO CERISANO

Nuovi treni, autobus ibridi, mobilità elettrica e a idrogeno. La Lombardia sta investendo fortemente sul trasporto pubblico locale con l'obiettivo, come ha spiegato il governatore Attilio Fontana, "di essere competitiva con le zone più all'avanguardia d'Europa". Sono stati stanziati 650 milioni per il trasporto pubblico locale, di cui 218 milioni di risorse regionali e gli altri a valere sul Fondo nazionale tpl. "Abbiamo investito 1,7 mld per acquistare 214 treni nuovi, la metà dei quali sono già in servizio mentre l'altra metà lo sarà entro la fine del 2025. E sempre entro il 2025 entrerà in servizio il primo treno a idrogeno d'Italia che opererà sulla linea Brescia-Iseo-Edolo e sarà gestito da Trenord e Ferrovie Nord Milano", ha anticipato l'assessore ai trasporti e alla mobilità sostenibile di regione Lombardia, Franco Lucente.

Un progetto nato prima del Pnrr e pensato già dal 2019 che avrà il pregio, come ha illustrato Andrea Gibelli, presidente di Ferrovie Nord Milano, di non toccare l'infrastruttura ferroviaria costruita tra fine '800 e inizi '900 adattandola alla tecnologia dell'idrogeno. "È un grande segnale di sostenibilità perché significa usare meglio quello che abbiamo. Inoltre l'idrogeno è più conveniente perché per le caratteristiche della linea, l'elettrificazione di tutto il percorso avrebbe comportato un costo sociale ed economico di 350 milioni di euro".

È quanto è emerso nell'incontro su innovazione e sostenibilità nel trasporto pubblico locale organizzato il 18 marzo a Milano e promosso da Doppelmayr Ita-

lia. DS6901

Il convegno ha acceso i riflettori sulle più innovative soluzioni di trasporto locale a cominciare dagli impianti a fune, che, lungi dall'essere concepiti come infrastrutture limitate solo ai territori di montagna, possono rappresentare una valida alternativa per rispondere alle esigenze di mobilità delle grandi città. E non a caso metropoli come Singapore, Haifa, Città del Messico e Londra (con la London Cable Car inaugurata in occasione delle Olimpiadi del 2012) hanno scelto di dotarsi di funivie "urbane" che oltre a essere utili si trasformano presto in attrattive turistiche per le città. "Una funivia ha molti vantaggi a cominciare dal consumo di suolo inferiore", ha spiegato Georg Gufler, amministratore delegato di Doppelmayr Italia. "È importante parlare con le pubbliche amministrazioni per far comprendere come il trasporto su fune nelle grandi città non sia una soluzione futuristica ma possa essere già realtà". Una soluzione di cui si parlava anche in passato se è vero, come ha ricordato Emmanuel Conte, assessore al bilancio del comune di Milano, che "sin dagli anni '50 a Milano si era discusso della possibilità di costruire una funivia in alternativa alla costruzione della linea rossa della metropolitana".

"Per realizzare velocemente questo tipo di infrastrutture si dovrà puntare sul partenariato pubblico

privato (Ppp)", ha auspicato Pasquale Sessa, vicepresidente dei giovani di Confindustria con delega alla mobilità sostenibile e alle infrastrutture. "Il Ppp aiuta le pubbliche amministrazioni a realizzare velocemente le opere e gli imprenditori a investire meglio sul territorio".

Gli interlocutori politici presenti hanno invece evidenziato la necessità di ragionare sempre più in un'ottica di trasporto integrato, a cominciare dall'ambito della città metropolitana, su cui, a 10 anni dalla legge Delrio che le ha introdotte come enti di secondo livello, "urge una riflessione su governance, funzioni e risorse anche in ottica tpl che rappresenta una delle più importanti vie di sviluppo dei territori", ha osservato Elena Buscemi, presidente del Consiglio comunale di Milano.

Sulla stessa lunghezza d'onda Fabio Bottero, sindaco di Trezzano sul Naviglio, che ha evidenziato l'esigenza di realizzare una mobilità sempre più biunivoca tra la metropoli e l'hinterland "per soddisfare i bisogni degli studenti che vanno verso il capoluogo e dei lavoratori che spesso dal capoluogo si spostano fuori città perché molte grandi aziende hanno sedi nell'hinterland".

© Riproduzione riservata



Attilio Fontana

