

La novità

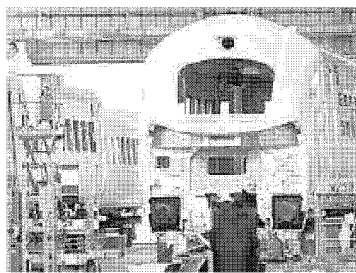
## Elettrico, senza pali, smart e pulito il tram del futuro è già progettato

**Batterie molto leggere e ricarica veloce: "Basterà per coprire il servizio in tutta la città" assicurano. Numerosi ausili alla guida**

I 29 nuovi tram Sirio arrivati a Firenze per le linee tramviarie 2 e 3 sono «gli ultimi di questo tipo che abbiamo prodotto», dice l'ad di Hitachi Rail Italy a Pistoia, Maurizio Manfredi. «Il mondo cambia rapidamente, i mercati anche, noi vogliamo innovare e migliorare di continuo», aggiunge. Dunque, «perché non dedicarsi a progettare il tram del futuro?». Come sarà? Sicuramente smart assicura il Coo (il responsabile operativo) di Hitachi Rail, Giuseppe Marino, che parla, per iniziare, di via via sempre più numerosi ausili alla guida. E, visto che tra qualche anno si parlerà concretamente di auto senza guidatore, non è difficile immaginare che anche il tram smart viaggerà senza autista, *driveless*.

Intanto è già certa l'assai prossima generazione di tram senza pali

che sorreggano i fili dell'elettricità per l'alimentazione, interamente a batteria. Quella, Hitachi la ha già concretamente progettata: «Per tutte le città italiane e del mondo – dice Marino – presenteremo questi tram a tutte le amministrazioni». La tecnologia è andata avanti da quando si discuteva di un piccolo tratto a batteria del tram al Duomo, prima che Renzi lo abolisse. Ora, come spiega Marino, «i futuri tram saranno molto leggeri e le batterie anche. Così efficienti da poter servire senza ricarica una città intera. E comunque la ricarica è brevissima». Chissà se le prossime



**Al lavoro** Hitachi sta già progettando il tram del futuro

linee di Firenze ne approfitteranno: tutte senza la "catenaria" di pali e fili elettrici, con i tram liberi di andare senza corredi a lato. «Tra tre anni il 60% della popolazione vivrà in città – spiega il manager – e la mobilità, in termini di spazio, inquinamento, congestione, diventerà sempre più il nodo di tutto. Noi ci candidiamo a occuparcene in modo polifunzionale, multimediale e sociale. Basti pensare che la CO2 per passeggero su rotaia è un terzo di quella su gomma».

Non a caso, nello stabilimento Hitachi pistoiese, che per ordine, precisione, pulizia, organizzazione, sembra più una sala chirurgica che una fabbrica, i treni si mescolano con le metropolitane e presto staranno accanto ai tram del futuro. Ma qui a Firenze ci dovremo tenere i vecchi convogli quando arriveranno i nuovi? «I mercati cambiano rapidamente e anche l'uso dei tram può diventare circolare, scalandoli da un luogo a un altro, magari in affitto e non più in vendita», conclude Marino. – **i.c.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

