

La Brescia-Iseo-Edolo diventerà green: nel 2025 zero emissioni con i treni a idrogeno

Valcamonica e Sebino saranno i primi in Italia Dal 2023 la sostituzione di 14 convogli e 40 bus

Enrico Mirani
e.mirani@giornaledibrescia.it

La Valcamonica sarà la prima valle italiana con il trasporto pubblico ad emissioni zero. Niente più idrocarburi per i convogli di Trenord e gli autobus di FNMAutoservizi. Via diesel e benzina: arriva l'idrogeno. Si comincia con i primi sei treni nel 2023 per completare l'operazione entro il 2025, rinnovando i restanti otto treni in circolazione e la quarantina di autobus. Un investimento per l'energia pulita da 250-300 milioni deciso dal gruppo FNM sulla Brescia-Edolo, che comprende anche la costruzione degli impianti di produzione, stoccaggio e distribuzione dell'idrogeno. Almeno tre. Il primo sorgerà a Iseo fra l'anno prossimo e il 2023 nei pressi della stazione, nell'area deposito di Trenord, dove oggi si effettua il rifornimento dei treni diesel.

La novità, che ha l'ambizione di rappresentare un modello per l'Italia, è stata annunciata

ieri dai vertici di FNM dopo avere ottenuto il via libera dal Consiglio di amministrazione dell'azienda. Il progetto camuno-sebino si chiama H2iseO. Il partner che fornirà i treni è la società Alstom (presente in sessanta Paesi, otto gli stabilimenti in Italia), pioniera nel settore. In Germania dal settembre 2018 circola un convoglio firmato Alstom, il primo alimentato a idrogeno nel mondo. Un altro viaggia in Austria, un terzo è in fase di collaudo in Olanda.

I tempi. H2iseO prevede due fasi. Sulla Brescia-Edolo (linea non elettrificata) sono in servizio 14 treni a motore diesel. FNM ha deliberato l'acquisto dei primi sei a idrogeno con l'opzione per altri otto. Un impegno economico di 160 milioni (a cui bisogna aggiungere i costi degli impianti di alimentazione e delle relative infrastrutture). Saranno consegnati entro il 2023 per essere affidati a Trenord.

Si tratta di treni, ha spiegato il direttore di Alstom Italia, Michele Viale, «costruiti con materiale riciclabile fino al 95%». Sbufferà soltanto vapore acqueo, con un basso consumo di idrogeno e «avrà prestazioni uguali a quelle dei treni diesel correndo a 140 km/h». Nel frattempo sarà realizzato l'impianto di alimentazione di Iseo, che produrrà 800 chili di idrogeno al giorno. Un paio d'anni per mettere a regime la novità e arriveranno gli altri otto convogli, con l'impegno di FNM ad estendere la soluzione idrogeno al trasporto pubblico locale, cominciando dai 40 mezzi di FNMAutoservizi, e la possibilità di aprire all'utilizzo da parte della logistica privata.

È prevista la costruzione di tre impianti di produzione. Il primo a Iseo nell'area deposito Trenord

Gli impianti. In contemporanea saranno costruiti altri impianti per garantire il fabbisogno di 2.000 chili di idrogeno al giorno. «Stiamo ragionando con chi avviare la collaborazione», ha spiegato il direttore di FNM (oltreché amministratore delegato di Trenord), Marco Piuri. «In Valcamonica ci sono diversi possibili partner, Edison, Enel, A2A...». La scelta del gruppo FNM di puntare sulla Valcamonica (e sul Sebino) come Hydrogen Valley è legata alle caratteristiche della linea. «È un tracciato a sé stante in un contesto isolato, defini-

HANNO DETTO



Andrea Gibelli.
«Il progetto consentirà un viaggio a impatto ambientale zero»



Marco Piuri.
«I treni a idrogeno proiettano Valcamonica e Sebino nel futuro»



Michele Viale.
«I nuovi treni a trazione idrogeno sono costruiti con materiale riciclabile al 95 per cento»



Il futuro. Il treno Alstom a idrogeno in servizio in Bassa Sassonia



Il passato. I 14 convogli diesel della Brescia-Edolo saranno sostituiti

to, dove poter sperimentare questa nuova tecnologia», ha spiegato Piuri. L'iniziativa è stata concordata sia con il Ministero delle Infrastrutture che con quello dello Sviluppo economico, anche perché FNM conta di accedere a risorse del Recovery Fund.

Fontana. L'azienda ha avviato un'opera di decarbonizzazione con l'acquisto di 176 reti sulla rete. «La svolta green di Trenord - ha proseguito l'amministratore delegato, Piuri - prevede inoltre che, entro il 2023, entrino in servizio in Lombardia i primi treni elettrici a batteria, che sostituiranno i vecchi diesel». Questi treni ad accumulatore hanno una autonomia di 40 km (mentre quelli a idrogeno di cento) e sono una solu-

zione green sulle linee minori non ancora elettrificate (installare la rete costa 2 milioni al chilometro).

L'azionista di maggioranza di FNM è la Regione (al 57%, il 15% è di Fs, il resto di vari soci). Il governatore lombardo ha commentato in modo positivo l'operazione Hydrogen Valley. «La scelta di puntare sui treni a idrogeno - ha sottolineato Attilio Fontana - è uno sguardo verso il futuro, verso il Green New Deal voluto dall'Europa e verso un trasporto ecosostenibile». Partendo da queste iniziative «si deve iniziare a progettare e programmare la Lombardia post-Covid, la Lombardia del 2050 che guarda al futuro partendo dalla tecnologia e dall'innovazione». //