

Il ritorno del treno a vapore Non inquina, va a idrogeno

Presentato da Alstom, corre fino a 140 chilometri orari

La storia

di **Alessandra Puato**

DALLA NOSTRA INVIATA

BERLINO Andrà a 140 chilometri all'ora senza fare rumore, alimentato dalle celle combustibili a idrogeno; porterà fino a 300 passeggeri e, soprattutto, sarà a zero emissioni. Torna il treno a vapore, ma ipertecnologico: niente anidride carbonica. Coradia iLint — l'alternativa al treno diesel studiata da Alstom — emetterà solo vapore, appunto, o acqua di condensa. È un regionale destinato ai pendolari, sarà operativo dal 2018. È stato presentato ieri a Berlino a Innotrans 2016, la fiera internazionale dell'industria ferroviaria dove Ferrovie dello Stato è tornata, dopo 10 anni di assenza, ad avere uno stand. Proprio Renato Mazzoncini, amministratore delegato di Fs, è stato tra i primi a salire sul «treno a vapore». «Mi è piaciuto e ci interessa», dice.

Il treno ecologico è stato sviluppato in prima battuta da Alstom per alcuni Land della

Germania, dopo la lettera d'intenti firmata nel 2014 proprio a Innotrans. Se fosse adottato anche da Ferrovie, l'Italia potrebbe essere il secondo Paese a utilizzarlo. La possibilità che su questo tipo di prodotto possa riaprirsi l'asta sui 50 treni diesel regionali, che si è conclusa con un nulla di fatto, è concreta. «Ora ho visto finalmente delle novità tecnologiche — dice Mazzoncini —. Valuteremo cosa fare». L'Italia ha quasi 10 mila chilometri di linee ferroviarie non elettrificate e una flotta treni tra le più vecchie. E i diesel, secondo stime di Alstom, sono più del 30% del parco circolante.

La spinta sul trasporto pendolare, dopo gli anni dell'Alta Velocità, è del resto al centro del piano industriale di Fs, che sarà presentato il 28 settembre ed è propedeutico alla quotazione. A Berlino il gruppo di Piazza della Croce Rossa ha riaperto lo stand proprio per presentare, insieme con Alstom e l'Hitachi che ha rilevato Ansaldo Breda e Ansaldo Sts, i nuovi 450 treni per i pendolari previsti dall'accordo quadro di agosto: 150 assegnati in gara ad Alstom e 300 a Hitachi. La prima tranche, di un'ottantina di treni, è quella già definita per la produzione, che andrà in Emilia-Romagna a inizio del 2019, secondo le previsioni. Saranno convogli costruiti nel Paese, «con l'aria condizionata senza sbalzi di temperatura, attacchi elettrici e postazioni di lavoro per il computer, spazio e molta luce, spazi per le biciclette, a seconda delle richie-

ste delle regioni», dicono in Alstom, che in Italia è guidata da Michele Viale, ha otto stabilimenti e sta affrontando con i sindacati la questione di alcuni spostamenti di personale ed eventuali esuberi. «Mi impegno a presentare questi nuovi treni qui, a Innotrans, nel 2018», ha detto Barbara Morgante, amministratore delegato di Trenitalia. Dal canto suo Mazzoncini ha confermato che l'orizzonte temporale per la quotazione in Borsa di Fs, il cui perimetro sarà annunciato il

Mazzoncini (Fs)

Il nostro piano industriale arriverà il 28 settembre: è propedeutico all'Ipo

28 settembre, «rimane il 2017». Il collocamento potrà avvenire «per cessione di quote o anche per aumento di capitale», ha detto l'amministratore delegato di Ferrovie. Mazzoncini ha anche annunciato per il gennaio 2017 la nascita dalla divisione cargo di Mercitalia, una società separata tipo Trenitalia; e anche il closing dell'acquisizione della greca Trianose a metà ottobre e l'attenzione per l'olandese Qbuzz.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il costo

● Il treno di nuova generazione destinato a sostituire quelli con motori a combustione costa un po' di più di un treno normale

● In particolare, quelli regionali sviluppati per i Land tedeschi costano intorno ai 9-9,5 milioni l'uno. Ma il prezzo può scendere con una maggiore quantità di treni ordinati

il treno a vapore, ma innovativo, ecologico e tecnologico, presentato da Alstom

