

La mobilità del futuro. Progetto della Regione per fabbricare dieci convogli a emissioni zero

# La Toscana punta sui treni a idrogeno

**Silvia Pieraccini**  
FIRENZE

■ L'entrata in funzione del primo treno passeggeri a idrogeno, nel novembre scorso in Germania, ha dato impulso a quello che si configura come il primo progetto italiano nel settore ferroviario. Un progetto targato Regione Toscana, che ora rappresenta una scommessa grande, innovativa ma concreta: dar vita a una filiera completa dell'idrogeno, dalla produzione allo stoccaggio fino alla distribuzione del gas e alla

costruzione dei treni da destinare ad alcune linee non elettrificate del territorio, per sostituire gli inquinanti treni diesel attuali. I benefici per l'ambiente sarebbero evidenti, considerato che i treni a idrogeno sono a "emissioni zero", anche se resta da capire - ed è uno dei problemi maggiori - come trasportare il gas dal centro di distribuzione alle stazioni ferroviarie.

Il progetto toscano prevede la costruzione di dieci treni a idrogeno da utilizzare sulle linee Siena-Chiusi e Siena-Empoli. Per costruire i treni si è già candidata la francese Alstom, unico gruppo che ha risposto all'avviso pubblicato dalla Regione nell'estate scorsa. Alstom del resto ha accumulato esperienza con la costruzione del "Coradia iLint", il treno a idrogeno entrato in funzione nei mesi scorsi in Bassa Sassonia. Il terzo soggetto che ha già manifestato interesse a entrare nella partnership per sperimentare questa tecnologia è Trenitalia, che ha inserito l'impegno dell'idrogeno nell'offerta economica presentata alla Regione. Ora mancano all'appello i soggetti che potrebbero realizzare l'impianto di produzione e lo stoccaggio, anche se gli uffici regionali stanno già dialogando con le aziende che

hanno know how nel settore. L'ipotesi è di attrezzare per la distribuzione il centro di manutenzione Fs di Siena, e questo spiega la scelta delle linee senesi tra tutte quelle non elettrificate - e sono 500 km, il 34% del totale - della Toscana. I treni a idrogeno avrebbero un'autonomia di 600-800 km, grazie a un serbatoio da 180 kg.

Lo scoglio ora è quello dei costi, visto che il progetto vale più di 100 milioni di euro. Per questo un tassello fondamentale sarà il cofinanziamento europeo: sfumata la partecipazione all'ultimo bando sull'idrogeno, che ha finanziato solo le navi, ora la Regione spera in quello

che arriverà nel 2019. Il periodo che manca sarà utilizzato per approfondire la sostenibilità economico-finanziaria e quella ambientale-trasportistica del progetto, compreso gli aspetti della sicurezza. Resta aperta anche la possibilità di coinvolgere altre regioni italiane (il Veneto si è già fatto avanti). Il progetto è adatto a chi ha linee non elettrificate: su queste la Toscana ha avviato con Trenitalia un programma di sostituzione dei treni diesel attuali con treni diesel più moderni, ed è disponibile a dirottare questi finanziamenti verso i treni a idrogeno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## OLTRE IL DIESEL

I treni verrebbero impiegati sulle linee non elettrificate Siena-Chiusi e Siena-Empoli. Tra i costruttori si è già fatta avanti la francese Alstom

