

MOBILITÀ SOSTENIBILE

Alleanza tra gruppo Fs e Snam per sviluppare treni a idrogeno

Sulle linee non elettrificate viaggiano 1.250 convogli diesel al giorno

È il primo accordo in Europa tra un operatore energetico e una compagnia nazionale

Marco Morino



Mobilità sostenibile. Il treno a idrogeno punta a sostituire i treni a trazione diesel presenti sulle linee non elettrificate

milano

La missione è far decollare anche in Italia, sull'esempio di quanto sta già avvenendo in alcuni Paesi europei (Germania, Olanda), il treno a idrogeno. Un mezzo, cioè, che possa costituire un'alternativa totalmente sostenibile ai treni diesel attualmente in circolazione sulle linee non elettrificate. Per questa ragione Snam e Gruppo Fs Italiane stringono un accordo per promuovere lo studio dell'idrogeno nel trasporto ferroviario. L'intesa è stata firmata ieri dagli amministratori delegati di Snam, Marco Alverà e Gruppo Fs Italiane, Gianfranco Battisti. Attualmente, i treni passeggeri diesel che circolano sulle rete ferroviaria non elettrificata di Rfi (Gruppo Fs) sono circa 1.250 al giorno, i treni merci poco meno di 20. Inoltre, sui 16.779 chilometri di linee ferroviarie oggi in esercizio in Italia, le linee non elettrificate (diesel) rappresentano circa il 28% del totale (4.763 chilometri).

L'accordo

Fs e Snam, recita una nota congiunta, sperimenteranno soluzioni tecnologiche innovative legate alla produzione, al trasporto, alla compressione, allo stoccaggio, alla fornitura e all'utilizzo dell'idrogeno, per contribuire allo sviluppo della mobilità sostenibile, anche partecipando insieme a iniziative congiunte oggetto di potenziale finanziamento o gara d'appalto pubblica. Spiega Alverà: «Con questo accordo compiamo un passo importante nella promozione di una filiera dell'idrogeno in Italia partendo da settori cruciali per la decarbonizzazione, come il trasporto di persone e merci. Grazie alla collaborazione Fs-Snam, puntiamo a realizzare infrastrutture per convertire rapidamente a idrogeno treni attualmente alimentati a diesel in Italia e così acquisire una leadership tecnologica da

capitalizzare anche a livello internazionale». Snam, da parte sua, aveva già firmato lo scorso 4 giugno un accordo con il costruttore Alstom per lo sviluppo dei treni a idrogeno in Italia. Qui però siamo in presenza del primo accordo siglato in Europa tra una compagnia ferroviaria nazionale e un operatore energetico. Un passo importante per l'Italia. Tra l'altro, Snam è stata tra le prime aziende al mondo a sperimentare l'iniezione di idrogeno al 10% nella rete di trasporto del gas naturale.

Dice Battisti: «Continuiamo a innovare e sviluppare soluzioni di mobilità sicure ed ecologiche, che consentiranno alle nuove generazioni di vivere in un Paese più sostenibile e competitivo, secondo un modello che pone sempre di più le persone al centro. I trasporti ferroviari a idrogeno rappresentano in questo senso una fondamentale innovazione in grado di rendere più ecologici i viaggi di passeggeri e merci sulle residue tratte ferroviarie non ancora elettrificate. L'accordo Fs-Snam è in totale sintonia con gli indirizzi europei del Green New Deal».

Gli obiettivi europei

La Commissione europea identifica l'idrogeno come uno dei settori chiave e imprescindibile per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione al 2050. Nel settore ferroviario, rotabili con power train a celle a combustibile (idrogeno) sono già concorrenziali rispetto agli attuali rotabili a trazione diesel, in termini di prestazione e garanzia del servizio. In alcuni casi sono addirittura economicamente competitivi, come riportato e dimostrato da diversi studi europei, in particolare sulle linee non elettrificate, ove il costo di elettrificazione può in certi casi non giustificare le percorrenze e la frequenza del servizio. In Italia il settore dei trasporti sarà uno dei principali motori della diffusione dell'idrogeno nei prossimi anni e servirà a sviluppare un intero nuovo settore industriale su cui l'Italia può giocare un ruolo da protagonista in Europa.

Per far decollare il treno a idrogeno in Italia servono: la convinzione di voler diminuire il più possibile l'introduzione di nuove fonti di CO2 eliminando in maniera importante il diesel dai mezzi di trasporto e ovviamente anche dai treni; un piano d'azione strategico e sinergico per lo sviluppo della tecnologia e di tutta la filiera industriale, dalla produzione al trasporto, allo stoccaggio, alla distribuzione fino all'utilizzo; investimenti da parte degli operatori nel settore della mobilità ferroviaria con veicoli a idrogeno; la definizione di un quadro di riferimento normativo-legislativo e tecnico chiaro; realizzazione di progetti a conferma della disponibilità della tecnologia.

Le Fs e i green bond

Per Fs Italiane la sostenibilità è l'elemento guida per la definizione delle scelte strategiche e operative, che assicurino una crescita del business nel medio e lungo periodo. Ogni scelta industriale è permeata dal concetto dello sviluppo sostenibile, inteso nella sua triplice dimensione sociale, economica e ambientale. Questo percorso è iniziato nel 2017 con l'adesione al network del Global Compact dell'Onu. Il Gruppo Fs Italiane ha anche sperimentato con successo gli strumenti della finanza sostenibile, emettendo due green bond (uno nel 2017 e uno nel 2019) per l'acquisto di treni regionali, alta velocità e merci (1,3 miliardi di euro): treni ad alta efficienza energetica e ad alto tasso di riciclabilità, oltre che sicuri. Fs Italiane, nel luglio 2019, ha emesso il secondo green bond: valore nominale di 700 milioni di euro e durata pari a 7 anni. Per quest'ultimo gli ordini complessivi sono

stati di circa 2,5 miliardi di euro, provenienti da 156 investitori, di cui il 65% dall'estero, con una forte presenza di Francia (36%), Germania/Austria (8%) e Gran Bretagna/Irlanda (7%). Tutti i progetti finanziati dal green bond assicurano miglioramenti dell'efficienza energetica, con riduzione delle emissioni di gas del 20% rispetto ai treni precedentemente in circolazione. Il secondo green bond emesso da Fs Italiane è, per oltre il 70%, dedicato all'acquisto dei treni regionali Pop e Rock.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Marco Morino