

da *Brevi ferroviarie* del 26 novembre 2020

FNM e Trenord lanciano la prima "Hydrogen Valley" italiana

Comunicato stampa Trenord

FNM e Trenord promuoveranno nel Sebino e in Valcamonica la prima "Hydrogen Valley" italiana. I punti principali del progetto, denominato H2iseO, sono: l'acquisto di nuovi treni alimentati a idrogeno, che serviranno dal 2023 la linea non elettrificata Brescia - Iseo - Edolo, gestita da FerrovieNord (società al 100% di FNM), in sostituzione degli attuali a motore Diesel; la realizzazione di centrali per la produzione di idrogeno, destinato inizialmente ai nuovi convogli ad energia pulita.

NUOVI TRENI - Il Consiglio di Amministrazione di FNM ha deliberato l'acquisto di 6 elettrotreni alimentati a idrogeno, con l'opzione per la fornitura di altri 8. L'investimento è stato preliminarmente stimato in oltre 160 milioni. I primi di questi convogli, prodotti da Alstom, saranno consegnati entro il 2023 e saranno affidati, tramite locazione, a Trenord. I vecchi convogli Diesel che saranno inizialmente sostituiti sono in servizio dai primi anni '90 (tipologia: ALn 668).

CARATTERISTICHE CONVOGLI - In Europa Alstom ha già dato prova dell'affidabilità dei suoi sistemi di trazione a emissioni 0. In Germania il treno iLint, il primo treno a idrogeno al mondo, da settembre 2018 ha percorso ~250.000 km in servizio passeggeri su una tratta in Bassa Sassonia. I nuovi treni alimentati ad idrogeno che FNM ha deciso di acquistare sono sviluppati sulla base della piattaforma Alstom Coradia Stream e sono in larga misura identici ai treni Donizetti già in uso a Trenord. Ciò consente di ridurre i tempi di consegna e conseguire possibili sinergie in ambito manutentivo.



IMPIANTI ALIMENTAZIONE - Lo stesso Consiglio di Amministrazione di FNM ha inoltre analizzato la fattibilità preliminare degli impianti di produzione dell'idrogeno necessari per attivare il servizio ferroviario. Il primo impianto di produzione, stoccaggio e distribuzione di idrogeno sarà realizzato da FNM a Iseo tra il 2021 e il 2023. Sorgerà nell'area del Deposito di Trenord dove attualmente viene effettuato il rifornimento dei treni Diesel, nonché l'attività manutentiva dei convogli. Il piano di fattibilità, in corso di ultimazione, prevede il ricorso iniziale alla tecnologia Steam Methane Reforming (SMR), da metano/biometano, con cattura e stoccaggio della CO₂ prodotta, per la produzione di "idrogeno blu". Entro il 2025 saranno inoltre realizzati uno o due ulteriori impianti di produzione e distribuzione di idrogeno da elettrolisi (cosiddetto idrogeno verde) lungo il tracciato della ferrovia, in partnership con operatori energetici di primario standing con cui FNM sta definendo un'intesa.

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE - Si prevede infine, sempre entro il 2025, di estendere la soluzione idrogeno al trasporto pubblico locale, a partire dai circa 40 mezzi gestiti in Valcamonica da FNMAutoservizi (società al 100% di FNM), con la possibilità di aprire all'utilizzo da parte della logistica merci e/o privata.



3



4

"Il progetto H2iseO è un tassello importante di una strategia più ampia del Gruppo FNM - commenta il Presidente di FNM, Andrea Gibelli - che vuole rendersi protagonista dello sviluppo di una piattaforma integrata di servizi di mobilità, costruita secondo criteri di sostenibilità ambientale ed economica, che metta a sistema e crei nuove connessioni allo scopo di favorire il benessere dei cittadini e la produttività del territori. H2iseO è un progetto molto innovativo che mira alla creazione di un viaggio a zero impatto ambientale, attraverso la decarbonizzazione del trasporto e lo sviluppo di una filiera territoriale dell'idrogeno. E' una iniziativa in grado di creare un alto valore aggiunto in termini ambientali, economici e sociali".

"I treni a idrogeno proiettano Trenord nel cuore del futuro. - spiega l'Amministratore Delegato di Trenord, Marco Piuri - Con FNM che nel ruolo di Rosco sostiene l'investimento, iniziamo oggi un viaggio green sapendo che molti in Italia e in Europa ci seguiranno. Quello che sta avvenendo in Lombardia non ha precedenti nella storia della ferrovia: i 176 treni nuovi acquistati da Regione e FerrovieNord stanno progressivamente entrando in servizio; ora i treni a idrogeno spingono l'innovazione ancora oltre, fino a questo progetto di decarbonizzazione del trasporto. La svolta green di Trenord prevede inoltre che, entro il 2023, entreranno in servizio i primi treni elettrici a batteria, che sostituiranno i vecchi treni Diesel e potranno circolare anche su reti elettrificate. Ci sentiamo parte di un grande piano di sviluppo, sostenuti da Regione Lombardia e in sintonia con gli indirizzi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dello Sviluppo Economico, che si prepara a varare la 'National hydrogen strategy preliminary guidance'".



5. Andrea Gibelli, Presidente di FNM.

6. Marco Piuri, Amministratore Delegato di Trenord.



6

Comunicato stampa Trenord - 26 novembre 2020

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003