



## Idrogeno sulla Brescia - Iseo, confronto FNM con gli enti locali

### Comunicato stampa FNM

Le attività in corso d'opera, le loro modalità di realizzazione e gli interventi in programma per i prossimi mesi e anni sono stati gli argomenti al centro dell'incontro che Regione Lombardia e Gruppo FNM hanno avuto oggi con i sindaci della Comunità Montana del Sebino Bresciano sul progetto H2iseO. Presenti, tra gli altri, il presidente della Regione Lombardia Attilio Fontana, l'assessore ai Trasporti e Mobilità sostenibile Franco Lucente, l'assessore alle Infrastrutture e Opere pubbliche Claudia Maria Terzi, l'assessore all'Ambiente e Clima Giorgio Maione, il presidente di FNM Andrea Gibelli, il direttore generale di FNM e amministratore delegato di Trenord Marco Piuri e il presidente di FERROVIENORD Fulvio Caradonna.

**OBIETTIVI** - Il progetto H2iseO Hydrogen Valley ha l'obiettivo di sviluppare in Val Camonica una filiera economica e industriale dell'idrogeno, a partire dal settore della mobilità, avviare la conversione energetica del territorio, contribuire alla decarbonizzazione di una parte significativa del trasporto pubblico locale. Si tratta di un progetto altamente innovativo, che abbraccia le dimensioni sociale, economica, geografica, ambientale e della mobilità.

"Con l'incontro di oggi - ha spiegato il presidente di FNM Andrea Gibelli - abbiamo voluto ribadire il nostro impegno in un progetto che ha un alto contenuto di innovazione e un grande valore in termini di sostenibilità perché ci consente di utilizzare l'infrastruttura ferroviaria già esistente mettendo in servizio nuovi treni a idrogeno, in grado di abbattere le emissioni, di contribuire alla decarbonizzazione della mobilità nella valle e di garantire maggiore comfort ai viaggiatori. Inoltre, la creazione di un distretto economico e industriale basato sull'idrogeno, a partire dalla mobilità ferroviaria ma non solo, avrà ricadute positive sull'economia e l'occupazione del territorio".

"La realizzazione degli impianti e delle opere infrastrutturali collegate - ha sottolineato il presidente di FERROVIENORD Fulvio Caradonna - si sta svolgendo con la massima attenzione al tema della sicurezza e della sostenibilità e non potrebbe essere altrimenti. L'elaborazione dei progetti e la cantierizzazione delle opere seguono procedure rigorose da questo punto di vista".



Foto FNM

**IL PROGETTO** - Realizzato da FNM, FERROVIENORD e Trenord, il progetto H2iseO prevede queste attività.

- La messa in servizio di 14 nuovi treni ad idrogeno in sostituzione dell'intera flotta diesel oggi circolante.
  - I primi 6 treni sono in costruzione, il primo sarà consegnato a febbraio 2024 e, a seguito delle corse prova, tutti i treni entreranno in servizio commerciale tra la fine del 2024 e l'inizio del 2025.
  - Per gli altri 8 treni è stato sottoscritto l'accordo quadro. L'entrata in servizio commerciale è prevista entro il primo semestre 2026.
- La realizzazione di 3 impianti di produzione, stoccaggio e distribuzione di idrogeno rinnovabile senza emissioni di CO2 (a Iseo mediante tecnologia Steam Reforming con utilizzo di biometano, energia elettrica rinnovabile e cattura della CO2; a Brescia e a Edolo mediante tecnologia a elettrolisi partendo da energia elettrica da fonte rinnovabile).
  - Impianto di Iseo: la procedura è stata aggiudicata per la parte distribuzione e risulta in corso per la parte produzione; l'attivazione è prevista nel primo semestre 2025.
  - Impianto di Brescia: la procedura è in corso, l'attivazione è prevista nel primo semestre 2026.
  - Impianto di Edolo: la procedura è in corso, l'attivazione è prevista nel primo semestre 2026.
- La realizzazione di un impianto di rifornimento mobile a Rovato.
  - La progettazione esecutiva è in corso, l'attivazione è prevista a febbraio 2024, in concomitanza con l'avvio delle corse prova del treno.
- La realizzazione di un impianto di deposito e manutenzione dei treni a Rovato.
  - È in costruzione, l'attivazione è prevista a febbraio 2024, in concomitanza con l'avvio delle corse prova del treno.

- L'adeguamento tecnico e infrastrutturale delle stazioni interessate.
- Attività in corso
- La messa in esercizio di 40 autobus ad idrogeno in sostituzione dell'intera flotta oggi utilizzata da FNM Autoservizi in Valcamonica (attività promossa da FNM in corso di definizione progettuale).
- L'introduzione dei primi mezzi a idrogeno è prevista per la fine del 2025



**INVESTIMENTO E RISORSE** - L'investimento per l'intero progetto ferroviario è pari 362,4 milioni di euro (177,6 per gli impianti e 184,8 per i treni), di cui 248,1 finanziati con risorse di Regione Lombardia (80,1 milioni), del PNRR (97,2 milioni) e di FNM (70,8 milioni) e 114,3 milioni, destinati al secondo lotto di treni, che FNM è disponibile a finanziare, in caso non fossero rese disponibili altre fonti di finanziamento. L'investimento per gli autobus è stimato in 30 milioni di euro. Il totale è dunque 392,4 milioni e tiene conto degli aggiornamenti dei prezzi e delle progettazioni.

**IMPIANTO ISEO** - Sorgerà nell'area di proprietà del Gruppo FNM. L'area selezionata consente di ottimizzare le attività ed evitare il trasporto dell'idrogeno, in quanto la superficie dedicata al rifornimento dei treni è adiacente all'area dedicata alla produzione dell'idrogeno. Gli impianti di produzione, stoccaggio e distribuzione vengono realizzati secondo i migliori criteri e le best practice internazionali per garantire l'assoluta sicurezza e sostenibilità ambientale, nel pieno rispetto delle normative. Va ricordato che, durante la Conferenza dei Servizi, i Vigili del Fuoco e altri enti hanno espresso parere favorevole sul progetto definitivo dell'impianto. La tecnologia Steam Reforming con utilizzo di biometano, energia elettrica rinnovabile e cattura della CO2 consente di azzerare le emissioni di CO2 (infatti, grazie alla cattura della CO2, si giunge ad emissioni nette negative, con un saldo stimato in circa -9 kgCO2/kgH2).

**PERCHÉ L'IDROGENO** - La tecnologia idrogeno è risultata essere l'unica applicabile dal punto di vista tecnico ed economico-finanziario per decarbonizzare il servizio ferroviario in Valcamonica. L'elettrificazione, infatti, avrebbe una elevata complessità tecnica e un impatto ambientale molto pesante per la necessità di adeguare le gallerie (28 per oltre 4 km) e di chiudere la linea durante il periodo dei lavori, senza contare gli elevati costi di investimento (superiori a quelli previsti per la tecnologia idrogeno), considerando i treni e le opere civili, oltre alla mera posa degli impianti elettrici.

**Comunicato stampa FNM - 30 giugno 2023**

- 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**