

La Lombardia punta sui treni a idrogeno, 183 milioni per nuovi convogli

Pubblicato: Martedì 26 Novembre 2024



La Lombardia investe sui treni alimentati a idrogeno, combustibile alternativo e a basse emissioni: per concretizzare il progetto (già [avviato da tempo](#)) ora la Regione ha stanziato oltre **183 milioni di euro per acquistare quattordici nuovi treni 'Donizetti' a idrogeno**. Lna delibera è stata approvata dalla giunta regionale, su proposta dell'assessore regionale ai Trasporti e Mobilità sostenibile, Franco Lucente, di concerto con l'assessora alle Infrastrutture e Opere pubbliche, Claudia Maria Terzi.

«Circa un anno fa – ha spiegato l'assessore Lucente – abbiamo presentato il primo treno a idrogeno d'Italia che **entrerà in servizio commerciale in Valcamonica** lungo la **linea non elettrificata Brescia-Iseo-Edolo di Ferrovienord**. Oggi diamo seguito al nostro progetto, finalizzato a migliorare il servizio proposto agli utenti, sia in termini di offerta che di sostenibilità».

La delibera conferisce a Ferrovie Nord Milano il mandato per l'acquisto di nuovi treni con alimentazione ad idrogeno nel quadro del progetto 'H2IseO'. Sono previsti 14 treni: sette finanziati dal Pnrr, cinque dall'Accordo per lo Sviluppo e la Coesione sottoscritto lo scorso anno e due dalla legge di Bilancio 2019. **L'immissione in servizio dei primi sette treni è prevista entro il 30 giugno 2026, gli altri 7 seguiranno nei mesi successivi.**

Versione a idrogeno dei “Donizetti” già in servizio”

I treni sono la **versione a idrogeno dei “Donizetti” elettrici già in circolazione su linee a medio-basso carico**, comela Gallarate-Luino, accesso alla sponda lombarda del Lago Maggiore (nella foto di apertura).

Il treno ad idrogeno si presenta al viaggiatore sostanzialmente identico al Donizetti, per struttura e layout, ma **ha un veicolo intermedio in più, non destinato ai passeggeri, che ospita l'impianto ad idrogeno**.

Offre 260 posti a sedere e 8 posti bici. I convogli rispondono a tutte le specifiche di interoperabilità per le persone a mobilità ridotta e i posti a sedere risultano adeguati alla linea, che oggi vede treni con 110 o 240 posti. Anche le prestazioni risultano coerenti con la linea che non richiede velocità superiori ai 100 km/h. Il percorso Brescia-Edolo di 103 km verrà pertanto svolto come oggi in circa due ore.

Treni a batteria, idrogeno o ibridi? La sperimentazione in Europa

L'alimentazione a idrogeno era **individuata come alternativa – insieme a veicoli a batteria – per le linee non elettrificate** di Lombardia, che sono relativamente poche (nella Bassa pianura tra Brescia e Cremona, nel Pavese, in Valcamonica, su una linea in Brianza, i cui treni arrivano fin dentro Milano).

«Regione – ha affermato l'assessora **Claudia Maria Terzi** – fin dall'inizio ha supportato il progetto dei treni a idrogeno come avanguardia di una nuova soluzione per il trasporto a basso impatto ambientale, caratteristica questa ancora più importante in una regione densamente popolata come la Lombardia. A partire da un'infrastruttura strategica come la Brescia-Iseo-Edolo si apriranno nuove prospettive per il settore ferroviario. La Lombardia è al centro di questo processo di innovazione. Ringrazio il ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Matteo Salvini, per l'impegno e l'attenzione dimostrata».

A livello internazionale sono emersi anche alcuni dubbi sulla applicazione della trazione con combustibile a idrogeno in ambito ferroviario. Solo poche settimane fa in Germania è stato **annunciato il ritorno alla trazione Diesel dell'unica linea full hydrogen, a causa di problemi ai treni**, fino alla fine del 2025, mentre ci avevano **già ripensato altri operatori di ferrovie locali**. All'opposto la Francia ha appena introdotto i **primi mezzi sperimentali per il servizio regionale**, che opereranno dal 2025.

In Italia solo ora si stanno invece adottando **i convogli bi-modali capaci di muoversi con motori Diesel e sotto alimentazione elettrica**, a seconda dei tratti che percorrono, per la massima flessibilità. Una soluzione adottata da tempo anche in altri Stati europei, in particolare per le linee (come la Milano-Molteno-Lecco) che fanno capolinea all'interno delle grandi città.

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it