

Alstom ferma lo sviluppo dei treni a idrogeno in Francia. E in Lombardia?

Pubblicato: Mercoledì 26 Novembre 2025



Il **governo francese taglia i fondi per i treni a idrogeno** di Alstom e l'azienda produttrice di materiale rotabile sarebbe pronta a sospendere tutto.

Il governo francese ha deciso di **ridurre drasticamente i finanziamenti** destinati ai treni a idrogeno sviluppati da Alstom e derivanti dal piano **Hy2Tech** dell'Unione Europea, che rientra negli "Importanti Progetti di Comune Interesse" (IPCEI), che prevedono il ruolo pubblico.

Il piano originario prevedeva che le attività legate all'idrogeno nel gruppo ferroviario proseguissero fino al 2027: ora, con il taglio delle risorse, quelle attività vengono di fatto sospese, con forti dubbi sul futuro dei progetti H2 dell'azienda.

Alstom aveva già ottenuto commesse per realizzare treni regionali "dual-mode" elettrici-idrogeno, nell'ambito di un processo di transizione ecologica dei trasporti ferroviari francesi.

L'azienda sarebbe pronta a continuare i suoi progetti invece in altri Stati, come Germania e Italia, **"rispettando gli ordini in corso"**.

Tra gli ordini ancora da evadere c'è anche la commessa del novembre 2020 di **Fnm (Ferrovie Nord Milano)** per **sei convogli Coradia Stream a celle a combustibile a idrogeno**, da impiegare sulla linea della Valcamonica gestita da Trenord, con **opzione per ulteriori otto treni** nell'ambito del **progetto 'H2iseO Hydrogen Valley'**, in origine presentato anche come intervento in vista di Milano-Cortina

2026.

Fiero oppositore del progetto è stato a lungo **Dario Balotta**, di Europa Verde: «“E’ scoppiata la bolla dell’Idrogeno” è questo il titolo della stampa francese in questi giorni. Quella dei treni ad idrogeno rischia di diventare una tecnologia obsoleta ancor prima di svilupparsi» attacca Balotta. «Un duro colpo per Alstom il costruttore dei treni Coradia stream che ora deve **riconvertire questa attività che avrà conseguenze ancora più grandi per le poche aziende acquirenti tra cui Trenord**».

Al di là di questo resta il tema della gestione sul lungo periodo: «**Trenord ora si troverà senza pezzi di ricambio e senza la fondamentale assistenza** manutentiva del costruttore», prevede Balotta.

Il primo treno di prova è arrivato in Lombardia nel febbraio scorso, per le prove (foto di apertura da [LinkedIn Alstom](#))

Non è la prima volta che si avvertono scricchiolii nella strategia per l’uso dell’idrogeno in ferrovia: già nel 2022 la Germania aveva fatto un passo indietro, [sospendendo il progetto in corso in Bassa Sassonia](#) e tornando ai più affidabili treni Diesel, che nelle versioni moderne assicurano consumi limitati (e spesso sono a loro volta bimodali, con la possibilità di passare all’alimentazione elettrica nei tratti dotati di rete).

Il programma Fnm prevede anche la realizzazione di tre impianti di produzione, stoccaggio e distribuzione di idrogeno (a Brescia, Iseo e Edolo) e la messa in servizio di quaranta autobus ad idrogeno per Fnm Autoservizi, al di là dell’offerta di treni.

[Redazione VareseNews](#)

redazione@varesenews.it