

Entro il 31 dicembre il finanziamento che riguarda la linea Sulmona-L'Aquila-Rieti-Terni potrebbe decadere

# A rischio il treno a idrogeno dell'Appennino

Gli investitori privati preoccupati, Roberto Francia: "Pronti a fare la nostra parte, ma i tempi sono stretti"

di Luca Feliziani

RIETI

■ Un progetto ambizioso, nato per rilanciare le aree appenniniche colpite dal sisma. Presentato nel 2019 al Tavolo Idrogeno del Ministero dello Sviluppo Economico. Abbracciato dai territori, che hanno sottoscritto un Protocollo con colossi del settore.

Discusso a più riprese con le Regioni interessate. Promosso infine dalla Commissione europea, che lo ha inserito nella pipeline progettuale della European Clean Hydrogen Alliance. Un polo diffuso dell'idrogeno verde nell'Appennino centrale, con una produzione a regime di oltre mille tonnellate l'anno, a servizio del trasporto su gomma e soprattutto su rotaia per rilanciare il trasporto passeggeri lungo la dorsale appenninica di 310 km che da Sansepolcro, in Toscana, giunge fino a Sulmona, in Abruzzo, passando per Perugia, Terni, Rieti e l'Aquila. Ma a che punto siamo?

Oltre al progetto e agli investitori internazionali che lo hanno promosso, oggi c'è un finanziamento, ci sono i treni e c'è un contesto regolatorio molto favorevole rispetto al passato. Eppure, rischia di saltare tutto. Riavvolgiamo il nastro.

Per la Terni-Sulmona, dove circolano treni a gasolio a fine vita, era stata prevista l'elettrificazione tradizionale



Trasporti nel centro Italia. In alto i convogli attualmente presenti sulla linea Sulmona-Rieti-Terni. Sopra i treni a idrogeno

le tramite catenaria. Il costo infrastrutturale, interamente a carico delle pubbliche, era stimato in

centinaia di milioni di euro. Fondi da assegnare a Rfi, società per azioni del gruppo Fs, gestore della linea. Fin-

ché non è spuntata la proposta di elettrificare con l'idrogeno, che riduceva l'esborso pubblico, portando innovazione, nuove attività economiche e nuovi posti di lavoro. Ed è così che nel settembre 2021, di intesa con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, la cabina di coordinamento che riunisce i due commissari di governo dei terremoti dell'Aquila (2009) e di Amatrice (2016) con i presidenti delle quattro Regioni colpite ha deciso di finanziare il progetto con 50 milioni, a valere sul Fondo per la ricostruzione da 1 miliardo e 800 milioni.

Il Commissario straordinario al Sisma 2016, Giovanni Legnini, li ha ripartiti affi-

dando 28 milioni alle regioni Lazio e Abruzzo per l'acquisto dei primi treni e i restanti 22 milioni a Rfi, incaricata di progettare gli interventi necessari e realizzarli. Altri 59 milioni sono previsti dal bilancio del Mims per completare la flotta. Il Commissario può contare su poteri speciali per operare in deroga laddove necessario. Lazio e Abruzzo hanno girato il finanziamento a Trenitalia per l'acquisto di convogli a idrogeno utilizzabili anche su tratte elettrificate. Fin qui, dunque, tutto bene. Poi Rfi ha commissionato uno studio di fattibilità a Italferr, ma lì sono arrivati i problemi: con l'ordinanza 35 del 30 giugno 2022, Legnini ha definito "carenti ed insufficienti" e

"non adeguati al livello progettuale richiesto" i documenti presentati, "anche ai fini dell'esatta individuazione dei siti di produzione". E così, il finanziamento è stato revocato. Entro settembre era atteso un bando o avviso pubblico per acquisire nuove proposte e riassegnare il finanziamento. La scadenza, tuttavia, non è stata rispettata.

Gli investitori sono increduli. "Siamo pronti a fare la nostra parte, ma i tempi sono strettissimi ed entro il 31 dicembre il finanziamento potrebbe decadere. Speriamo di essere messi in condizione di presentare una proposta sostenibile", dice Roberto Francia, a capo della cordata di investitori internazionali.

Il 31 dicembre, insieme al finanziamento, scade anche il terzo mandato del commissario Legnini. Nel frattempo, la conversione a idrogeno di altre sei linee ferroviarie da Nord a Sud, finanziata dal Pnrr, sembra procedere senza intoppi. Proprio mentre il contesto internazionale obbliga a ripensare il nostro modello energetico, con l'economia del Centro Italia che stenta a riprendersi, il treno a idrogeno degli Appennini sembra aver ingranato la retro-marcia. E allora la domanda nasce spontanea: perché rischiare di perdere questo finanziamento destinato a un'opera strategica per il territorio?

Individuati focolai del virus nel basso Oristanese e in Ogliastra. Può far strage di ruminanti, ma per l'uomo la malattia non è pericolosa

## Torna l'incubo Lingua blu, in Sardegna già abbattuti 12 mila animali

CAGLIARI

■ Torna l'incubo della Lingua blu in Sardegna. Sono 12mila i capi già coinvolti, 11 morti, 7 i focolai attivi, 28 i sospetti e 32 gli estinti con i dati in continuo aggiornamento. La Blue Tongue (anche Lingua blu o Febbre catarrale degli ovini) è una malattia virale dei ruminanti trasmessa da moscerini ematofagi del genere *Culicoides*. Essa colpisce soprattutto gli ovini ed i caprini, ma si riscontra spesso anche nei bovini. Il virus viene trasmesso da moscerini ematofagi del genere *Culicoides*. Essi, pungendo un animale viremico, assumono il virus con il sangue e poi infettano un nuovo ospite sano tramite la puntura successiva. L'agente della Blue Tongue non è pericoloso per l'uomo e quindi carni e prodotti lattiero-caseari possono essere consumati senza problemi. I nuovi focolai attivi - riferisce La Presse - si trovano nel basso Ori-

stanese e in Ogliastra. I sospetti sono soprattutto nel Sulcis, mentre molti di quelli già estinti si trovavano nel centro-nord Sardegna e in particolare nella parte occidentale. Lo scorso anno, anche se non raggiunse le percentuali (tra capi coinvolti e morti) delle pesanti ondate che affliggono il comparto ovcaprino da oltre vent'anni, morirono oltre 30mila pecore e ne furono coinvolte oltre 1 milione.

«Non c'è tempo da perdere. È fondamentale attivarsi immediatamente con un piano di emergenza che limiti al minimo la diffusione della lingua blu e i suoi effetti nefasti che purtroppo conosciamo bene evitando la definitiva mazzata per un comparto afflitto dal caro prezzi e dalla pesante crisi economica che stiamo vivendo - afferma il presidente di Coldiretti Sardegna Battista Cualbu -. Oltre ai pastori il virus causa danni anche agli allevatori di bovini, veri serbatoi del virus e



vittime indirette con i continui blocchi della movimentazione che comporta gli esami della reazione a catena della polimerasi (PCR), con un costo di circa 25 euro, e trattamento con repellenti nei sette giorni precedenti la partenza dell'animale. Insomma, rallentamento del mercato, costi elevati e rischio di tenere in stalla animali che vanno fuori mercato».

In oltre vent'anni sono morte, secondo le elaborazioni di Coldiretti Sardegna, 800mila pecore e so-

no stati stanziati per gli indennizzi oltre 166 milioni di euro. «Un salasso per le casse pubbliche e un forte handicap per gli allevatori che hanno perso in 20 anni circa il 30 per cento del patrimonio ovino oltre alle ingenti perdite indirette dovute alle mancate produzioni per aborti e postumi della malattia», sottolinea Coldiretti.

La Blue tongue è presente in Sardegna dal 2000 ed è anche questa una conseguenza dei cambiamenti climatici: le ondate di sci-

rocco provenienti dal Nord Africa hanno portato anche nella regione virus presenti prima solo in quelle terre.

Quando comparve per la prima volta (2000-2001) - secondo il dossier di Coldiretti Sardegna presentato lo scorso autunno - la blue tongue fece una strage con 260.856 pecore morte il primo anno e 232.138 il secondo, con un'incidenza della mortalità sui capi coinvolti di circa il 20% e 18%. Quest'anno la percentuale della mortalità è tra le più basse con il 2,73%, 1.089.646 capi coinvolti e 29.737 morti. «Vent'anni ci devono servire di esperienza - avverte Battista Cualbu -, per questo non si deve perdere ulteriore tempo nell'attivare un piano di emergenza e adottando tutte le misure per contenere il virus, ma allo stesso tempo si devono indennizzare velocemente gli allevatori che hanno subito perdite lo scorso anno».

A.L.P.