

Il Messaggero

Rieti, la tratta Terni-Rieti-L'Aquila «green» con i treni a idrogeno



Giovedì 2 Luglio 2020, 07:05

RIETI - Il treno alimentato a idrogeno supera il bimodale, inquina meno, è in grado di produrre occupazione da indotto e non necessita di lavori infrastrutturali lungo la tratta Terni-Rieti-L'Aquila. Buttata così può anche sembrare la classica boutade di inizio estate, buona per generare dibattito in un periodo altrimenti fiacco di argomenti. In realtà, si tratta di una proposta molto più concreta, studiata per il rilancio delle aree colpite dai terremoti del 2009 e 2016, in linea inoltre con le più avanzate tecnologie ambientali, in grado di attuare il nuovo modello delle comunità energetiche introdotto dalla direttiva sulle fonti rinnovabili. Proposta elaborata specificamente da sette parlamentari Cinque Stelle, tra i quali il deputato reatino Gabriele Lorenzoni, perfettamente applicabile per alimentare i treni di alcune tratte ferroviarie, oggi prive di elettrificazione.

Idea già promossa dal Ministero dello Sviluppo economico, valutata positivamente da Ferrovie dello Stato e società Snam, realizzabile senza la necessità di ricorrere ai fondi europei. «Basta la volontà politica di realizzarla - spiega il deputato reatino Gabriele Lorenzoni - e ben si adatta al nostro martoriato territorio. D'altronde i treni bimodali dovrebbero arrivare entro il prossimo anno, bene che vada, ma necessiterebbero comunque di lavori per l'adeguamento della linea ferroviaria, in particolari nei tratti con le gallerie. E tra Terni e L'Aquila ne abbiamo a bizzeffe. Il trasporto ferroviario a idrogeno non è una novità assoluta. In Germania ci sono treni già regolarmente in servizio nella Bassa Sassonia e in Italia la fase di sperimentazione è stata già superata».

Ma per quale motivo il treno alimentato a idrogeno verde dovrebbe essere preferito ai bimodali?

«L'alimentazione a idrogeno verde permette di superare i problemi associati all'elettrificazione tradizionale in aree di montagna, come la tratta Rieti-L'Aquila, dove numerose sono le gallerie ed i viadotti, i primi con sezioni obbligate la cui modifica implicherebbe ingenti investimenti. Una linea riqualificata per il transito di mezzi a idrogeno renderebbe nettamente contenuti gli investimenti nella rete infrastrutturale e i treni stessi produrrebbero in uscita solo vapore e acqua di condensa, al posto degli attuali locomotori diesel, ormai giunti a fine vita. L'uso di idrogeno verde può inoltre favorire investimenti volti allo sviluppo di nuove attività manifatturiere collegate alla produzione e al consumo di idrogeno verde, che si può fare attraverso gli elettrolizzatori, quei macchinari che producono idrogeno con l'uso dell'elettricità, attraverso il processo di "elettrolisi dell'acqua"».

Ma esiste davvero la possibilità di utilizzare treni alimentati a idrogeno, trasformando la tratta Terni-Rieti-L'Aquila nella prima linea ferroviaria verde d'Italia?

«La prima tratta ferroviaria su cui, insieme a Ferrovie dello Stato, vogliamo sperimentare l'utilizzo dell'idrogeno verde è quella che unisce Sansepolcro a Sulmona, attraversando l'Umbria, il Lazio e l'Abruzzo e i capoluoghi Perugia, Terni, Rieti e L'Aquila. Sappiamo inoltre che il Governo sta lavorando sulle nuove diagonali ferroviarie, come quella del Mediterraneo per il Sud, da realizzare con i finanziamenti del Recovery Fund. Sensibilizzare il Governo sulla necessità di un nuovo "Corridoio del Centro Italia" come volano di sviluppo economico e turistico dei territori colpiti dal sisma, che unisca Roma con l'Adriatico (e quindi con il Reatino, l'Aquilano ed il Piceno) anche grazie all'uso dell'idrogeno come fonte di alimentazione dei treni, è una nostra priorità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA