

Treni, bando da 300 milioni per i progetti all'idrogeno

Mobilità sostenibile

Una commissione avrà il compito di selezionare sei linee ferroviarie

Michele Romano

Ora c'è anche un bando del ministero per le Infrastrutture, con 300 milioni di risorse della misura M2C2 del PNRR, per progetti per la sperimentazione dell'idrogeno verde per il trasporto ferroviario: una cifra modesta rispetto ai possibili beneficiari dei finanziamenti, considerando che sulla sola rete RFI esiste un bacino di almeno sedici linee a livello nazionale: dieci delle quali nella sola Toscana, una in Piemonte, una in Liguria, una in Friuli-Venezia Giulia, due tra Lazio, Umbria e Abruzzo e una in Puglia. Una commissione avrà il compito di selezionare sei linee ferroviarie tra quelle che verranno proposte al Mit, che con le risorse del bando finanzia la realizzazione delle infrastrutture di produzione di idrogeno da fonti rinnovabili, le stazioni di rifornimento (che saranno una decina) e l'acquisto dei convogli, ognuno dei quali costa mediamente intorno a 10 milioni. I progetti dovranno essere presentati entro il 15 dicembre, per consentire poi l'avvio dell'istruttoria per la loro valutazione, la determinazione del contributo e a seguire tutti gli altri passaggi, fino alla data del 30 giugno 2026 per il completamento degli interventi. Almeno il 40% dei fondi disponibili dovrà essere speso nel Mezzogiorno, tra Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia. A rispondere al bando ministeriale, se interessati, potranno essere solo i gestori di tratte ferroviarie non elettrificate, oggi servite da treni a gasolio, che ai sensi di un

precedente decreto ministeriale dell'1 luglio scorso saranno soggetti attuatori degli interventi e proprietari degli impianti. In linea di principio, potrebbero avere un vantaggio i progetti riguardanti le linee per le quali sono state già stanziati altre risorse pubbliche e, in particolare, cinque progetti: la ferrovia Adriatico-Sangritana in Abruzzo, la Circumetnea in Sicilia, la Brescia-Iseo-Edolo in Lombardia, la Cosenza-Catanzaro in Calabria e l'Alghero Centro-Alghero Aeroporto in Sardegna. Tra queste, il progetto in fase più avanzata è quello in Valcamonica, un percorso di 103 chilometri per il quale Ferrovienord (Gruppo FMN) ha previsto la realizzazione di 3 impianti di produzione di idrogeno verde e l'immissione progressiva dei convogli a partire dal 2024; per la fornitura del combustibile pulito, non presente in natura, FNM ha già sottoscritto un protocollo d'intesa con A2A, Enel Green Power, ENI, Sapio e SNAM.

Fanno poi storia a sé la Lecce-Gallipoli-Leuca in Puglia e la Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona, che attraversa Umbria, Lazio e Abruzzo. La prima linea era tra quelle ritenute prioritarie nei documenti trasmessi dal governo Draghi alla Commissione europea nel 2021, ma ad oggi non ha ancora ricevuto finanziamenti. La seconda, invece, è stata finanziata con oltre 100 milioni di euro, a copertura sia delle infrastrutture per l'idrogeno verde che dell'acquisto dei treni: visto che metà di queste risorse sono state stanziati dalla struttura del Commissario alla Ricostruzione per il Sisma 2016, a valere sul Fondo Complementare al PNRR, il progetto segue un percorso parallelo e gli si applicano regole in parte diverse rispetto ai progetti finanziati con i 300 milioni del PNRR.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

