

**UTP - Associazione Utenti del Trasporto Pubblico  
COMUNICATO**

**Progetto di conversione del servizio ferroviario sulla Brescia-Iseo-Edolo  
con treni alimentati con idrogeno**

Il progetto di sostituzione dei convogli diesel che operano attualmente sulla linea Brescia-Iseo-Edolo con treni alimentati ad idrogeno registra in questi giorni nuovi e preoccupanti sviluppi in riferimento alle decisioni assunte lo **scorso 14 novembre dalla Giunta Regionale della Lombardia contenute nella Delibera n. 7329**.

Come noto, nel novembre 2020, il Gruppo FNM e TRENORD hanno annunciato l'intendimento di promuovere la realizzazione di attrezzature industriali in Valcamonica (progetto *Hydrogen Valley*) per la produzione di idrogeno da utilizzare su nuovi treni in sostituzione di quelli che circolano attualmente sulla Brescia-Iseo-Edolo (progetto denominato *H2iseO*); peraltro, treni a trazione termica, panoramici e per lo più moderni (costruiti nel 2011).

L'Allegato tecnico alla Delibera regionale ("*Quadro di riferimento per lo sviluppo delle iniziative correlate alla circolazione dei treni a idrogeno sulla linea ferroviaria in concessione Brescia-Iseo-Edolo*") per la prima volta fornisce informazioni sulle modalità con cui l'Operatore ferroviario e la Regione intendono procedere e organizzare il servizio ferroviario una volta immessi in esercizio i nuovi treni "a idrogeno".

1

In estrema sintesi si tratta di un investimento di 338 milioni di euro così ripartiti:

- 165 milioni di euro per acquisto 14 treni a idrogeno a regime (in 2 fasi);
- 138 milioni di euro per impianti di produzione idrogeno e rifornimento / manutenzione treni, inclusi allungamenti delle banchine di stazione;
- 35 milioni di euro per opere volte all'incremento dell'offerta commerciale lungo la linea (tratta Iseo-Brescia) in attuazione del Contratto di Programma in essere tra Regione Lombardia e Ferrovienord.

Lo scenario che ne emerge è assai preoccupante, dal punto di vista sia della spesa in conto capitale che dei futuri costi di esercizio.

**L'ingente costo in conto capitale**

- Tutta l'operazione viene giustificata e promossa solo per promuovere "la filiera economica e industriale dell'idrogeno", *avviando la completa decarbonizzazione di una parte significativa del TPL*" (come dichiarato esplicitamente), per scopi estranei agli obiettivi del sistema della mobilità. Per l'investimento la Regione si attiverà per attingere al PNRR, nell'ambito del quale saranno assegnate alle Regioni 300 milioni di euro per la "*sperimentazione, in modo integrato, di produzione di idrogeno ... [per] ... distribuzione, trasporto, stoccaggio e utilizzo dell'idrogeno, rifornimento ai treni e utilizzo dell'idrogeno per la trazione dei mezzi rotabili, nonché, in caso di disponibilità delle risorse, acquisizione di materiale rotabile alimentato ad idrogeno (fuel cell)*".
- Si comprende poco perché questo ingente impegno in conto capitale debba essere sostanzialmente speso riversandone gran parte dell'onere all'interno del Contratto di Servizio tra Regione e TRENORD e

non, più correttamente (trattandosi di obiettivi di politica industriale), su altri capitoli di spesa regionale.

La priorità indebitamente assegnata alla “conversione all’idrogeno”, pone in secondo piano la riorganizzazione del servizio: nell’attuale prospettiva regionale, il *modello di esercizio* della linea resta esplicitamente un aspetto secondario che “*può essere declinato su più fasi*”; in altre parole, emerge il fatto che per garantire un potenziamento effettivo e apprezzabile del servizio, quale in particolare un cadenzamento dei treni alla mezz’ora tra Brescia e Iseo (volto a farne un vero servizio metropolitano), occorrano diversi altri interventi infrastrutturali (essenzialmente alcuni raddoppi selettivi) per i quali si rimanda al futuro, successivamente alla messa in esercizio dei treni ad idrogeno (2025).

- Questa posizione diventa un alibi per sottrarre il progetto ad una valutazione che – a differenza di quanto finora fatto – parta prioritariamente dalla considerazione di come soddisfare le esigenze di domanda (stazioni di partenza e arrivo / frequenza dei treni), riconducendo l’aspetto tecnologico della trazione nell’ambito tecnico che le è proprio e analizzando tecnicamente ed economicamente – in alternativa alla trazione idrogeno - una parziale elettrificazione, esercendo il servizio con treni con trazione mista batteria / tradizionale captazione da linea aerea (eventualmente anche con catenaria rigida nelle gallerie), strada su cui si stanno saggiamente indirizzando molte ferrovie estere e anche Trenitalia in svariate Regioni italiane.
- Quanto ai nuovi treni (più lunghi), il loro utilizzo comporta spese aggiuntive per la sistemazione delle banchine ma pare non consentire riduzioni dei tempi di viaggio, dato che essi potranno solo “garantire la tenuta delle tracce ferroviarie nell’ambito del reticolo orario stabilito da Regione Lombardia”, peraltro non molto migliorabile se non intervenendo con raddoppi e sistemazione degli incroci, interventi **esclusi dall’orizzonte del progetto**.  
Non può essere taciuto che l’**efficienza di utilizzo dell’energia** (dal luogo di produzione “alla ruota” del treno) è del 75% nella tradizionale alimentazione elettrica, intorno al 65% nel caso di batterie con ricarica intermedia e solo del 25-30% nel caso della trazione a idrogeno.

2

### **La crescita enorme dei costi unitari di esercizio del servizio**

- **Nell’ipotesi in cui l’offerta sulla linea venga incrementata dagli attuali 1,0 milioni di treni-km/anno a 1,5 milioni di treni-km/anno, il costo del treno-km PASSEREBBE dall’attuale costo del servizio, stimabile in base al costo medio nell’ambito del Contratto di Servizio vigente in circa 16 Euro/treno-km, a circa 22 Euro/treno-km, con un aumento del 37,5% dei costi di esercizio.**  
È peraltro ipotizzato nella Delibera regionale di porre il noleggio (pari all’ammortamento) del nuovo materiale rotabile a idrogeno (stimato nella Relazione allegata alla Delibera pari a 15 milioni di euro annui a regime) a carico del nuovo Contratto di Servizio Regione-TRENORD per il trasporto ferroviario. In tal caso, il costo unitario dell’esercizio (sempre con un’offerta pari a 1,5 mln treni-km/anno) aumenterebbe ulteriormente di 10 euro a treno-km, per raggiungere quota 32 euro per treno/km, quindi raddoppiando i costi attuali.
- Così operando, c’è il concreto rischio di **saturatione con oneri impropri il Contratto di servizio relativo ai servizi ferroviari del territorio orientale lombardo**, precludendo altri potenziamenti di servizio ferroviario dell’area ancora più urgenti e importanti. Da questo punto di vista emerge l’assenza di una visione d’insieme sull’assetto del servizio ferroviario regionale che non può che nascere da un confronto con le aspettative e le esigenze di mobilità dei territori, come quelle della direttrice pedemontana Bergamo-Brescia-Verona. Ci si riferisce, in particolare:
  - al raddoppio di offerta sulla tratta Bergamo-Brescia con l’introduzione di treni semidiretti RE, cadenzati ogni ora e sfalsati con il servizio locale esistente su base 60’ con un costo dell’ordine di 12 mln di euro all’anno;

- all'intensificazione delle corse tra Brescia e Verona (o almeno fino a Peschiera confine regionale) ad esempio prolungando i nuovi RE per/da Bergamo via Brescia, il cui costo è stimabile in 9 milioni di euro/anno.

L'insieme di questi importanti potenziamenti avrebbe un costo annuo (21 mln di euro) inferiore o comunque paragonabile ai 24,5 milioni euro di maggiori costi previsti da Regione per il progetto *H2iseO*.

**IN CONCLUSIONE**, pare dunque che:

1. la scelta dei treni ad idrogeno in Val Camonica **DEBBA ESSERE RIPENSATA**, in quanto:
  - **oltre che essere molto costosa in termini di investimenti,**
  - **risulta palesemente contraddittoria rispetto ai doverosi obiettivi di risparmio energetico,**
  - **consente solo un parziale miglioramento del servizio offerto,**
  - **compromette anche – indirettamente – lo sviluppo di nuovi servizi per il fatto di richiedere un significativo aumento di risorse correnti a carico del “nuovo” Contratto di Servizio RL-TRENORD.**
2. sia necessario **APRIRE UN CONFRONTO** di merito sui contenuti del “nuovo” Contratto di Servizio RL-TRENORD al fine di garantire la rispondenza nell'allocazione delle risorse correnti alle effettive esigenze di sviluppo e potenziamento dei servizi ferroviari regionali nel prossimo decennio.

Milano, 5 dicembre 2022

Associazione Utenti del Trasporto Pubblico (UTP)  
<https://utpmilano.it>  
[utp.utpmilano@gmail.com](mailto:utp.utpmilano@gmail.com)

Riferimenti per contatti ed informazioni sul tema:

Alberto Croce  
[alberto.croce@hotmail.it](mailto:alberto.croce@hotmail.it)

Marco Longoni  
[longonim@hotmail.com](mailto:longonim@hotmail.com)