

## REPORT RIUNIONE COMMISSIONE TRASPORTI ED INFRASTRUTTURE

### ORDINE DEGLI INGEGNERI DI FIRENZE

**Data: 07/04/2022**

Hanno partecipato in sede alla riunione: (Martini), Galletti, Gomisel, Pesci, Stanzani e per il primo punto all'Odg, Stefano Corsi. Hanno partecipato in collegamento web Del Gigia, Dondoli, Porquier e, per il primo punto all'Odg, Marco Moricci. Hanno preavvisato di non poter partecipare Carpita, Gaeta e Tamigi.

In apertura di riunione Martini dà il benvenuto ai convenuti ed in particolare ai colleghi Corsi e Moricci, rispettivamente Coordinatori delle Commissioni "ambiente ed energia" e "area Mugello e Val di Sieve" - invitati per approfondire le possibilità di un approccio sinergico sul tema "treni ad idrogeno per il Mugello" - ed introduce il contesto delle tematiche da affrontare.

#### **Ordine del giorno:**

##### **- treni ad idrogeno per il Mugello**

In apertura di riunione Galletti inquadra, con il supporto di alcune slide, la situazione della linea "Faentina" dettagliandone le caratteristiche tecniche (lunghezza, pendenze, gallerie, numero di fermate, ecc.) ed alcune soluzioni già in atto ed in fase di sviluppo per l'impiego della trazione ferroviaria "ad idrogeno" nonché per la produzione ed il rifornimento dell'idrogeno per i sistemi collettivi di trasporto.

Segue una articolata discussione da cui emergono varie considerazioni e commenti, di seguito richiamati:

- l'adozione dei treni ad idrogeno, già attuata in alcune realtà all'estero, particolarmente nel Nord della Germania, è destinata al miglioramento delle condizioni ambientali ma non a produrre miglioramenti sostanziali al confort di viaggio né tantomeno sui tempi di percorrenza, in particolare sulle linee acclivi come la "faentina";

- le modalità per i rifornimenti dei treni e presumibilmente per la produzione sul territorio dell'idrogeno devono necessariamente esser condivise da e con FSI, sia come gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (RFI) che come attuale gestore del servizio di trasporto (Trenitalia);

- il fatto che il relativo progetto non sia al momento finanziato lascia intravedere una ampia possibilità di approfondimento per i vari aspetti nonché di poter trarre orientamento dalle altre esperienze consimili in corso di attuazione ed in progetto nel Paese;

- in particolare l'adozione del sistema di alimentazione ad idrogeno sviluppato da Trenord (già FNM) per la linea ferroviaria Brescia-Iseo-Edolo e per le linee su gomma del bacino può costituire una esperienza a cui far riferimento. Si tratta infatti di una linea di estensione consimile alla "faentina", con pendenze fino al 22 per mille ed anche alcune gallerie, seppur non estese.

- a fronte delle attese di una riduzione dei tempi di percorrenza tra Borgo S. Lorenzo e Firenze viene ricordato che la riattivazione nel 1999 della relativa tratta della "faentina", sul tracciato originario di fine '800 via Vaglia con una percorrenza di circa 40', ha consentito di ridurre di oltre mezz'ora i tempi di viaggio rispetto alla linea via Pontassieve. Inoltre, sullo stesso tracciato e con le numerose fermate previste nelle località intermedie, è da ritenere poco influente sui tempi di percorrenza il tipo di trazione

adottato per i rotabili (sia sostituendo gli attuali “Minuetto” diesel con quelli omologhi elettrici, sia, tantomeno, con treni alimentati ad idrogeno).

- risulta inoltre che l'introduzione di servizi con cadenzamento biorario Firenze-Faenza abbia consentito la valorizzazione dell'alto Mugello con un buon incremento del gradimento e delle frequentazioni anche per motivi turistici. D'altronde tale collegamento costituisce la modalità di trasporto in assoluto più veloce fra la Toscana e la Romagna con ulteriori potenziali di sviluppo, prioritariamente a fini turistici, qualora gli stessi servizi fossero prolungati fino a Ravenna.

- viene anche rilevato che, in termini squisitamente trasportistici, ben più infelice risulta la situazione dei collegamenti dell'area a sud di Firenze, non servita da alcun servizio TPL su sede propria.

A fronte dell'interesse alla tematica testimoniato dai colleghi Corsi (per i temi legati alla produzione dell'idrogeno) e Moricci (per gli aspetti territoriali di cui assicura anche il coinvolgimento, oltre che di altri colleghi, di vari amministratori), si conviene che la Commissione “trasporti ed infrastrutture” procederà ad un approfondimento dei temi emersi durante la riunione, anche ai fini di un miglioramento degli standard attuali di servizio, con l'intento di produrre un documento di orientamento da valutare e condividere poi con gli stessi colleghi. L'opportunità di organizzare sul tema un convegno od un seminario sarà valutata in seguito.

- **Analisi del documento del 2015 e conseguenti riflessioni sulle modalità di approccio alle tematiche in programma**

Viene osservato che alcune prime riflessioni rispetto ai contenuti del documento in questione, prodotte da un collega che partecipa ed aveva a suo tempo contribuito ai lavori della Commissione, sono riportate in rosso nella copia trasmessa in allegato alla convocazione della riunione.

Viene ricordato che lo stesso documento, reso disponibile all'Ordine ad inizio 2015, era stato redatto in un momento che lasciava intravedere un quadro organico di interventi nel settore dei trasporti e delle infrastrutture di Firenze e della Toscana che poi purtroppo ha trovato solo parziale e tardiva attuazione.

Si conviene di procedere, in una successiva riunione, ad esaminare le predette riflessioni, oltre alle altre che saranno prodotte dai colleghi della Commissione che si renderanno disponibili, con l'obiettivo di elaborare e rendere organici ulteriori elementi come contributo all'Ordine a supporto della propria partecipazione all'esame delle tematiche del settore.

La riunione, iniziata alle ore 16,30, termina alle 19,00; la prossima riunione sarà convocata successivamente.

(Fiorenzo Martini)