

IL PICCOLO

9 OTTOBRE 2024

Pronto fra 250 giorni il distributore green: bus a idrogeno dal 2026

Firmato il contratto d'appalto. I nuovi mezzi ecologici circoleranno a Monfalcone Staranzano e Ronchi. L'obiettivo è raggiungere le emissioni zero entro il 2030

Tiziana Carpinelli



L'impianto avrà un megawatt di potenza e 400 chili al giorno di capacità, due distributori da 350 bar per i veicoli pesanti e un dispenser da 700 per i più piccoli: in alto l'area del Lisert (foto di Katia Bonaventura)

Non sarà la livrea o il numero di sedili a bordo a renderlo differente da tutti gli altri mezzi a gasolio. Lo distinguerà il perfetto silenzio d'andatura, pure in accelerazione. E, all'angolo posteriore, una lieve sbuffata di vapor acqueo. Ma vuoi mettere?

Lui, il primo bus a idrogeno della città e della provincia – meglio: della regione e perfino d'Italia – in servizio dal 2026, sarà a zero emissioni, non scalfirà d'una virgola l'ambiente. I suoi sette fratelli, come lui targati Apt, circoleranno a Monfalcone, Staranzano e Ronchi.

E può essere, se i mezzi continueranno a evolversi, che l'idrogeno trovi spazio anche sulle linee extraurbane, con direzione aeroporto, Udine o Trieste. Ma il bello di questo progetto, su cui l'Azienda provinciale trasporti ha convintamente riposto il suo impegno, essendocisi tuffata almeno tre anni prima, è che il trasporto diventerà veramente al 100% "verde": la produzione d'energia per elettrolisi, ovvero la scissione dell'acqua in idrogeno e ossigeno, sarà "home made", grazie all'impianto in fieri al Lisert – 250 giorni di cantiere da oggi – e la corrente necessaria ad attuare i processi invece garantita dal parco fotovoltaico da 1,6 megawatt. Insomma, non un circolo virtuoso, di più. E difatti, già sul petto la medaglia per esser stata l'azienda di trasporto ad aver immesso su strada la prima coppia di bus elettrici in Friuli Venezia Giulia, la soddisfazione in casa Apt, ieri, era palpabile. «La nostra non è stata una politica di annunci, abbiamo acquistato bus green e li abbiamo portati in loco: un cambio di paradigma», ha scandito la presidente Caterina Belletti, affiancata dal direttore **Luca Di Benedetto**, che ha firmato ieri il contratto d'appalto.

Del progetto monfalconese, l'avvocata ha messo in luce pochi punti, ma essenziali. Innanzitutto «non s'è consumato suolo», perché l'area da 40 mila metri quadrati rilevata nel 2023 dal Coseveg in via Consiglio d'Europa

«aveva destinazione solo industriale», mentre non si è potuto riconvertire a polo produttivo di idrogeno l'area storica di deposito della Marcelliana perché sprovvista dei requisiti di sicurezza richiesti, trattandosi di un sito completamente immerso in un'area residenziale. In secondo luogo, sempre Belletti, la «lungimiranza nel puntare su questo tipo di impianto, ecologico e realmente sostenibile». Quindi, sempre la presidente, l'aspetto non banale della ricerca dei fondi e del bando vinto («Parlare tanto e praticare poco non è un buon esempio»).

Mobilità urbana



L'incarico per la costruzione dell'impianto è stato affidato al raggruppamento temporaneo di imprese capeggiato dalla lombarda Sol spa, ieri incarnata da Daniele Forni e Michele Visentin, assieme a Cedem scarl con Marco Malagoli, impegnate nella progettazione complessiva e nella realizzazione della stazione di rifornimento, più Enapter, che provvede invece alla fornitura e posa dell'elettrolizzatore. DbA, incaricata per un compenso di 180 mila euro, si occupa precisamente del progetto esecutivo con Davide Fiorotto. Il tutto per un importo globale di 11,2 milioni (Iva esclusa). Il progetto rientra nel finanziamento previsto dal Prepm, il Programma operativo di rinnovo evolutivo del parco mezzi del trasporto pubblico locale varato nel 2023 dalla giunta Fedriga: piano orientato alla transizione energetica di Tpl Fvg Scarl, con una quota specifica di co-finanziamento della stazione di rifornimento dell'Ue attraverso il programma NextGenerationEU-Pnrr, missione 2, assegnato attraverso un progetto redatto dall'azienda provinciale e valutato dal Ministero.

Un nuovo mezzo a idrogeno ha un valore sul mercato di 650-700 mila euro e, come spiegato da **Di Benedetto** e Forni, non sarà dissimile da quelli attualmente in circolazione: avrà lo stesso numero di posti a sedere e uguale fisionomia, solo si "ricaricherà" diversamente. L'obiettivo è di avere un parco pullman completamente a zero emissioni nel 2030, con significativo abbattimento di CO2 e altre particelle nocive alla salute e ambiente. Impossibile però tarare numericamente l'effettivo risparmio, in termini ambientali ed energetici, perché – come più volte sottolineato nel corso della conferenza stampa alla sede Apt di Gorizia – qui siamo all'anno zero: costi e manutenzioni si valuteranno in itinere. Non ci sono precedenti del ciclo virtuoso. Il punto di partenza per la rivoluzione green è comunque notevole: l'attuale età dei mezzi a combustibile fossile, tutti comunque euro 6, concorre in Italia solo con quella di Trento e si attesta sotto i sette anni. Apt ha di che darsi una pacca sulla spalla, a sentire questi dati. —