

Oggetto: risposta interrogazione a risposta orale in commissione n. 7359/2023 – ZAMBONI.

Con riferimento alle richieste della Consigliera, con nota del 28 settembre scorso della Assistenza e Segreteria Tecnica Presidenza/Direzione di TPER, acquisita con Prot. 29.09.2023.0994870.E, la stessa ha fornito le informazioni che riporto.

Il finanziamento bancario di 80 milioni riguarda l'intero piano investimenti di Tper che per la quasi totalità è riferito a bus elettrici a batteria, a idrogeno "fuel cell" e a metano (questi ultimi alimentabili anche a biometano avanzato, carburante decarbonizzato di cui Tper fa già oggi ampio utilizzo per i propri bus a gas naturale).

La strategia ambientale di Tper, come è noto, si inquadra in un contesto di realtà metropolitane in cui la transizione energetica del trasporto pubblico verso modalità a impatto zero trova compimento attraverso un energy-mix che si sostanzia in un ventaglio di soluzioni, tutte ugualmente valide ed efficienti a seconda degli ambiti di servizio. Per Bologna, dunque, la scelta programmata è di arrivare a servizi a trazione elettrica per tutto il tpl in area urbana e nella prima cintura metropolitana. Un obiettivo perseguito con mezzi elettrici (bus a batteria opportunity o overnight, in base alle possibilità di impiego), filobus full electric, tram e mezzi alimentati ad idrogeno tramite fuel cell.

La scelta dell'idrogeno nasce da un progetto sviluppato in parallelo con l'elettrico a batteria che tiene conto di importanti ragioni tecniche ed economiche tese all'ottimizzazione in servizio delle due tipologie di mezzi.

La strategia complessiva indica che – mentre l'elettrico a batteria è certamente indicato sulle tratte urbane – con i mezzi a idrogeno si possono coprire anche servizi su percorsi suburbani ed extraurbani, avendo questa tecnologia performance di autonomia più vicine al diesel sulle medie-lunghe percorrenze, ma emissioni zero in atmosfera. Infatti, l'elettrico con ricarica notturna presenta flessibilità di utilizzo ma scarsa autonomia; l'elettrico con ricarica opportunity necessita di infrastrutturazione ai capilinea e, se da un lato si avvantaggia in termini di autonomia, dall'altro sconta una minore flessibilità; l'idrogeno a fuel cell combina, invece, autonomia e flessibilità oltre a tutti i vantaggi della trazione elettrica che – è bene ricordarlo – caratterizza anche questa tipologia di vetture.

Questo mix energetico che prevede la dotazione di mezzi a idrogeno nei tempi indicati dal PNRR - per i quali Tper ha già aggiudicato la relativa gara - serve anche al fine di rispettare gli impegni di decarbonizzazione della flotta con la sfidante scadenza del 2030 della missione Horizon Europe della Commissione Europea di cui la città di Bologna fa parte, essendo tra le 100 città europee che puntano a questo obiettivo con 20 anni di anticipo rispetto agli obiettivi comunitari.

I primi mezzi "fuel cell" di cui Tper si doterà prevedono l'utilizzo di idrogeno, secondo le norme specifiche del finanziamento PNRR, come previsto dalla tassonomia ufficiale europea derivante dalla regolamentazione UE relativa all'istituzione di un quadro che favorisca gli investimenti sostenibili.

L'idrogeno verrà prodotto in parte in loco, nei depositi Tper, e in parte acquistato sul mercato. Tper, nel suo percorso ecologico sull'uso di energia pulita per la transizione energetica, ha recentemente dato vita alla società TPH2 in partnership con il gruppo Wolf tank, leader internazionale nello sviluppo e realizzazione di soluzioni per la mobilità ad idrogeno. TPH2 si occuperà della realizzazione di impianti integrati per la ricarica di idrogeno per gli autobus, secondo quanto previsto dalle scadenze del PNRR entro il 2026.

Infine, quanto all'ultimo quesito della consigliera Zamboni, Tper ha in progetto anche la realizzazione di pannellature fotovoltaiche nei due principali impianti di officina-deposito di Bologna (via Ferrarese e via Due Madonne).