



FOCUS IDROGENO

Idrogeno, il dibattito in commissione Industria al Senato*L'audizione di H2IT su auto e mobilità elettrica*

Nel giorno in cui la Germania ha approvato il Piano energia e clima e la Strategia sull'idrogeno, Alberto Dossi, presidente di H2IT, Associazione italiana per l'idrogeno a celle di combustibile, ha chiesto in commissione Industria al Senato che l'Italia si doti al più presto "di un piano di incentivi e defiscalizzazione" per lanciare il settore: "L'industria italiana è pronta ma ha bisogno di sostegno per acquisire competitività". Lo ha detto nel corso dell'audizione sul settore auto e la mobilità elettrica. Dalla Clean Hydrogen Alliance allo sviluppo degli Important Projects of Common European Interest (Ipcei) sull'idrogeno, ha ricordato Dossi, sono molte le iniziative Ue in atto per spingere su questo vettore e molte saranno le occasioni di finanziamento da cogliere in futuro. Come misura immediatamente attuabile "un chiaro recepimento della Red II, il contributo dell'idrogeno va aumentato", ma servirà ancora altro "per avere la reale neutralità tecnologica".

Il Covid, ha detto Dossi, ha lasciato una traccia indelebile sull'economia, dopo l'impatto del coronavirus per creare una nuova realtà sostenibile bisognerà lavorare intensamente per sviluppare l'idrogeno, "l'alternativa più promettente per la decarbonizzazione". Anche se "ad oggi la maggior parte dell'idrogeno è grigio, da meta-

no", ma si sta sviluppando l'idrogeno blu (prodotto da gas naturale tramite la cattura e lo stoccaggio del carbonio (Ccs) e l'idrogeno verde (prodotto tramite elettrolisi).

L'Italia, ha assicurato Dossi, può avere in questo senso un elevato apporto strategico: "Ora è necessario un impegno esplicito da parte del Governo ad elaborare una strategia di medio-lungo termine per la transizione del settore Automotive, incentrata sullo sviluppo di politiche a supporto della costruzione di un'infrastruttura di rifornimento per tutti i carburanti alternativi, compreso l'idrogeno". Questa partita, ha commentato "si può vincere solo se il settore pubblico e privato avranno una forte e continua collaborazione".

Esattamente un anno fa è partito in Italia il tavolo sull'idrogeno (v. *Staffetta 2016*), nel Paese sono attualmente operative tre stazioni di ricarica, a Bolzano, Milano e Sanremo: "Eni ha in programma una stazione a San Donato Milanese e un'altra nella zona metropolitana di Venezia". H2IT ha sviluppato una serie di scenari per i prossimi anni: "Al 2025 sono previste 197 stazioni e 442 al 2030". Sul fronte auto al 2030 per l'Italia si pone il raggiungimento di uno stock di 290mila automobili". La mobilità a idrogeno, ha sottolineato, "è complementare alla mobilità elettrica"



Al termine dell'esposizione il presidente della commissione Industria ha chiesto ulteriori informazioni: "Come gruppo siamo tecnologicamente neutrali", ha chiarito, ma ha chiesto che l'associazione invii risposte sulla "percentuale di perdita nella conversione da idrolisi", una conferma del fatto che "il prezzo al chilometro sarebbe 8 volte superiore a quello dell'elettricità", la collaborazione di "Dina Lanzi di Snam (e vicepresidente dell'associazione) per conoscere il costo di adattamento delle valvole nei metanodotti e la percentuale massima di idrogeno miscelabile" e infine ulteriore documentazione sulla filiera italiana attualmente esistente comprese le startup e le proiezioni a due tre anni.

Gianpietro Maffoni di Fratelli d'Italia ha espresso sostegno per il settore: "il momento è opportuno per portarlo su tavoli più importanti" e ha chiesto di dettagliare le iniziative in atto in vista delle Olimpiadi invernali. **Maria Virginia Tiraboschi di Forza Italia ha chiesto di quantificare l'impegno economico per l'acquisto di autovetture a idrogeno.**

Valter Alessandria di Alstom Italia e vice presidente di H2IT ha risposto sui giochi: "Stiamo facendo degli studi per supportare Cortina ad avere solo soluzioni green per avere treni a idrogeno piuttosto che da Belluno a Calalzo con treni diesel". Sono soluzioni "che potrebbero essere applicate a tutte le sedi, le stiamo valutando".

Luigi Crema della Fondazione Bruno Kessler e a sua volta vice presidente ha confermato i timori sui costi: "La

macchina a idrogeno la pagheremmo il doppio di una normale, ma bisogna partire per fare delle economie di scala". In generale tuttavia i "numeri sono in divenire, l'idrogeno oggi costa 10-15 euro al kg" e "al 2030 80 GW di elettrolizzatori permetteranno un costo complessivo alla produzione di 3 euro al kg, come confermato dall'Hydrogen Council". Girotto ha commentato: "credo che anche l'elettrico avrà un abbassamento dei costi", aggiungendo che sugli incentivi "possiamo scegliere se sappiamo che il sacrificio verrà ripagato da un abbassamento dei costi".