

rappresentatività industriale e le istanze di ricerca di tutti i singoli paesi del continente allo scopo di armonizzarne le direttrici sulla via dell'idrogeno.

Che entità di impegno attende il futuro di H2IT, sul fronte della transizione energetica?

Dopo due mandati – e con la soddisfazione di aver guidato nel 2015 il Comitato di indirizzo strategico mobilità idrogeno Italia che portò all'accoglimento della DAFI da parte del nostro Paese -, posso dire, come presidente, di aver portato l'associazione a nuove frontiere di consapevolezza. Questa consapevolezza comprende la necessità che le grandi realtà energetiche nazionali sposino la causa dell'idrogeno per trainare la catena di trasmissione industriale verso l'innovazione che comporta una scelta così fondamentale. Nel luglio scorso è nato finalmente il Piano dell'industria Europea per l'idrogeno (delineato nel report Green Hydrogen for a European Green Deal A 2x40 GW Initiative, ndr.), con una road map alla quale si affianca un piano di investimenti che sarà coordinato, secondo le decisioni della Commissione Europea, dalla Clean Hydrogen Alliance. Si tratta, da oggi al 2030, di un programma che prevede la realizzazione di elettrolizzatori (per una previsione di investimento tra i 24 e i 42 miliardi di euro), con una destinazione importantissima di 220-340 miliardi di euro per aumentare e collegare direttamente agli elettrolizzatori 80-120 GW di capacità di produzione di energia solare ed eolica per fornire l'elettricità necessaria. Gli investimenti negli impianti per la cattura e lo stoccaggio della CO2 sono stimati a circa 11 miliardi di euro. Inoltre, saranno necessari investimenti per 65 miliardi di euro per il trasporto, la distribuzione e lo stoccaggio e per le stazioni di rifornimento dell'idrogeno. Ecco, in questo quadro, l'Italia deve fare la propria parte con il massimo impegno e con un forte senso di responsabilità, soprattutto politico e istituzionale.

Perché l'idrogeno rappresenta un elemento cardine dei programmi eco-sostenibili che l'Europa sta spingendo?

Nella transizione energetica che attende il Pianeta, l'idrogeno ha un ruolo fondamentale. Il problema attuale sono gli impianti di produzione dell'idrogeno, che attualmente funzionano secondo processi di steam reforming dal metano. Poi abbiamo una produzione di idrogeno blu che avviene da combustibili fossili come il gas naturale; in questi casi, l'impianto di produzione è accoppiato con un sistema di cattura e di stoccaggio permanente della CO2 prodotta nel processo. La direzione virtuosa da intraprendere è quella del cosiddetto idrogeno verde, che si ottiene attraverso l'elettrolisi dell'acqua in speciali celle elettrochimiche alimentate dall'elettricità prodotta da fonti rinnovabili. L'idrogeno verde è l'unico a cui l'Europa del Recovery Fund dedica attenzione e investimenti, ma va considerato il problema essenziale dei costi di questa tipologia produttiva, superiore di sei volte rispetto a quella di derivazione steam reforming; senza contare l'annoso problema italiano della burocrazia dei permessi che concerne le stesse fonti rinnovabili (pensiamo, ad esempio, all'iter accidentato che potrebbe riguardare l'installazione, nel nostro Paese, di una pala eolica, oppure la creazione di un campo fotovoltaico). La risposta a queste problematiche risiede nel coraggio di cambiare, con la consapevolezza che una transizione così epocale non sarà a costo zero ma produrrà benefici a medio termine di fondamentale importanza, a patto che i decisori e le politiche nazionali tengano saldo il timone della rivoluzione energetica.

Ci può offrire una previsione di futuro a medio termine, con l'idrogeno come protagonista della nostra vita sociale ed economica?

La rivoluzione energetica che coinvolge l'idrogeno è una rivoluzione trasversale. Riguarda la mobilità urbana e transurbana – treni e camion a lunga percorrenza innanzitutto -, un aspetto dell'automotive che presenta già, sul fronte dell'idrogeno, risultati di convenienza e di facilità di approvvigionamento notevolissimi. Riguarderà, poi, le fonti energetiche destinate al campo residenziale, e prima ancora all'industria. Se guardiamo al Fit for 55 – il pacchetto normativo pensato per portare l'Europa, entro il 2030, al 55% in meno di emissioni di gas serra rispetto ai livelli del 1990 -, possiamo già rilevare che il ruolo dell'idrogeno è considerato importantissimo come vettore energetico del futuro industriale, per un'ipotesi di utilizzo nella misura del 50% di riduzione delle emissioni da combustione. Nello stesso pacchetto, sempre in relazione alla mobilità, si prevedono stazioni di rifornimento dell'idrogeno ogni 150 chilometri sulle reti transeuropee. Nello stesso PNRR, a questo riguardo, è già prevista la costruzione di 40 stazioni a idrogeno sul territorio nazionale e di nove punti di rifornimento per il sistema ferroviario. Si tratta di un inizio che testimonia l'evoluzione positiva di quella stessa rivoluzione energetica che può e deve mettere, con la massima coscienza di necessità, l'idrogeno in primo piano.