

Economia A&E

Energitalia

Una finestra sul mondo dell'energia: analisi, dati economici e statistici e storie di innovazione per capire il futuro di un settore in trasformazione



Mobilità pesante, il futuro di bus, navi treni e aerei è l'idrogeno verde



Oltre a inquinare meno, la nuova tecnologia potrebbe generare ricavi notevoli. L'Italia con Fincantieri, Msc e Snam ha progetti ambiziosi. Intanto Bolzano e Milano fanno da apripista

f

t

in

e

o

p

"**La mobilità pesante a idrogeno** può generare un valore di produzione complessivo di oltre 3,5 miliardi di euro ed evitare milioni di tonnellate di CO2 immesse nell'aria". Parola di Accenture che, con il contributo di Free To X, Iveco e Saipem, ha condotto lo studio "Il futuro della mobilità pesante a idrogeno": si stima che un investimento tra gli 800 e i 950 milioni di euro in infrastrutture per la mobilità pesante a idrogeno, potrebbe generare più di **3,5 miliardi di euro di valore** della produzione cumulato ed **evitare circa due milioni di tonnellate di CO2**.

Autobus, treni, navi, aerei: in futuro a muovere i nostri viaggi e spostamenti sarà sempre più l'idrogeno, adattissimo al trasporto pesante e fondamentale per la transizione energetica. Assisteremo a un passaggio epocale, che potrà essere favorito dall'implementazione della mobilità a idrogeno nel trasporto pesante non solo di camion a lungo raggio, ma anche di **bus per il trasporto urbano**.

In Italia è stata **Bolzano** a fare da apripista, annunciando a maggio l'inserimento nella flotta del parco pubblico di dodici mezzi a idrogeno: autobus urbani che non producono smog, ma che durante la corsa per le vie della città emettono solo vapore acqueo a 55 gradi. La Provincia di Bolzano e la società in house Sasa sono i sostenitori del progetto a emissioni zero. Ma prima di Bolzano, **Milano** già dal 2013 si era dotata di tre mezzi sperimentali Evobus nella flotta Atm, nel cui deposito di San Donato era stato installato l'elettrolizzatore per il rifornimento.

Tenendo conto degli attuali elevati costi di produzione dell'idrogeno, sarà fondamentale lo sviluppo di una **rete di stazioni di rifornimento ogni 200 chilometri**. La riduzione dei valori di investimento degli elettrolizzatori e la caduta del prezzo dell'energia da fonti rinnovabili, unitamente all'introduzione di meccanismi di penalità sulle emissioni delle fonti fossili, di diventare più

competitivo dell'idrogeno grigio nei prossimi anni permetteranno all'**idrogeno verde** di diventare più competitivo dell'idrogeno grigio nei prossimi anni. L'Italia ha stanziato 3,2 miliardi di euro per promuovere la produzione, la distribuzione e l'utilizzo dell'idrogeno, con 230 milioni a sostegno del trasporto stradale. Il piano prevede la realizzazione di circa 40 stazioni di rifornimento attraverso il ricorso ai fondi del Pnrr.

Sulla scia di Bolzano, altri comuni si stanno muovendo per dotarsi di un parco autobus green che comprenda mezzi a idrogeno. A **Ferrara**, ad esempio, la giunta ha deliberato l'acquisto di 12 hydrobus a partire dal 2024. Ma l'utilizzo dell'idrogeno nella mobilità pubblica non è limitato solo al trasporto su gomma. Il gigante europeo **Airbus** ha annunciato l'intento di eliminare le emissioni di carbonio dai viaggi aerei entro il 2035 con **ZEROe**. Il progetto include un velivolo turbo fan (120-200 passeggeri) destinato a viaggi a lungo raggio, con un'autonomia di duemila miglia nautiche; ci sarà poi un aereo a elica per cento passeggeri e un "blended-wing body" da 200 posti. Airbus ha promesso entro il 2035 il lancio del primo jet a emissioni zero.

Anche l'Italia ha progetti e partner ambiziosi: **Fincantieri**, **Msc** e **Snam** hanno annunciato lo sviluppo di una grande nave da crociera alimentata a idrogeno. Entro il 2022 si studieranno "l'organizzazione degli spazi a bordo per ospitare le nuove tecnologie H2 e le celle a combustibile, la definizione dei parametri tecnici dei sistemi di bordo, il calcolo dei potenziali risparmi sulle emissioni di gas serra e un'analisi tecnica ed economica della fornitura e delle relative infrastrutture".

"La strategia europea per l'idrogeno ha innescato una vera e propria corsa in tutto il continente verso la leadership in questa tecnologia. L'Italia - ha commentato **Marco Carta**, ad di Agici Finanza d'Impresa, società di ricerca e consulenza specializzata nel settore delle utilities - fa sicuramente parte del gruppo di testa ma, per sfruttare questa opportunità, deve dotarsi di un quadro normativo e regolatorio che sostenga le eccellenze manifatturiere nazionali, favorisca la realizzazione di nuova capacità rinnovabile e definisca chiaramente il fabbisogno di infrastrutture per la produzione, stoccaggio e trasporto dell'idrogeno".