



di Gianni Silvestrini

Ripresa verde

Un'Italia stremata si trova di fronte a un'occasione unica di un rilancio economico caratterizzato in termini ambientali. Ecco alcune suggestioni che tengono conto della realtà (forze e debolezze) dei nostri settori, della possibilità di competere a livello internazionale, delle ricadute occupazionali. Dobbiamo individuare le priorità su cui concentrarci ed evidenziare i settori da escludere. Iniziamo ad analizzare un comparto, quello dell'idrogeno, non perché debba avere priorità, ma perché nel suo percorso carsico è riemerso con forza a livello mondiale ed è destinato ad avere un ruolo importante.

Il boom dell'idrogeno: ma sarà verde?

«Potremmo utilizzare parte delle risorse disponibili nel post *Covid-19* per andare verso un'economia dell'idrogeno, avviando una conversione più veloce di quanto ci si aspettasse prima della pandemia», ha affermato Diederik Samsom, responsabile del clima per la Commissione Europea. L'8 luglio la Commissione ha pubblicato il documento: "A hydrogen strategy for a climate-neutral Europe" che indica obiettivi ambiziosi con una chiara priorità per la produzione di idrogeno mediante impianti di elettrolisi da rinnovabili. La Ue si propone di realizzare entro il 2030 impianti per ben 40.000 MW e prevede una potenza analoga nel Nord Africa e in Ucraina. Per segnalare l'urgenza di un cambio di passo, ha fissato anche un target intermedio al 2024 di 6.000 MW in grado di produrre fino a un milione di tonnellate di idrogeno rinnovabile. Si tratta di un salto incredibile, considerando che al momento in tutto il mondo ci sono solo 250 MW di elettrolizzatori.

Questo sforzo, aiutato dalle risorse post *Covid-19*, dovrebbe accelerare la competitività dell'idrogeno da rinnovabili. Il suo costo di produzione è calato del 50% dal 2015 e potrebbe ridursi di un altro 30% nel 2025. Al 2030 l'idrogeno verde sarebbe competitivo con la produzione dai fossili.

Nel documento Ue si ipotizza che nel 2050 circa un quarto dell'elettricità rinnovabile sarà dedicata alla produzione d'idrogeno. In realtà, nello stesso documento, si parla anche di un possibile ruolo temporaneo dell'idrogeno Blu prodotto dal reforming del metano combinato col sequestro della CO₂ prodotta, ma non vengono posti obiettivi per questa soluzione, fatto che ha scontentato le multinazionali fossili. Un gruppo di dieci aziende e associazioni, fra cui *Enel* e *WindEurope*, ha predisposto un documento a favore della produzione di idrogeno verde. Sull'altro fronte, multinazionali come *Eni* ed *Exxon*, spingono per una neutralità tecnologica che lascerebbe le porte aperte all'idrogeno Blu.

Che riflessioni si possono fare? L'idrogeno sarà necessario nel processo di decarbonizzazione per alcuni comparti industriali, per alimentare sistemi di accumulo stagionale (P2G) e potrebbe essere utilizzato da aerei, navi, forse camion. Le società elettriche e il mondo delle rinnovabili sostengono con forza la sua produzione, a partire dall'elettricità verde. Chi è veramente in difficoltà è il mondo del gas.

Dopo il *Covid-19* decine d'investimenti per impianti di liquefazione del metano sono stati sospesi. La situazione è critica anche sul fronte della domanda sia per la crescita del solare e dell'eolico sia per le politiche sul fronte dei consumi. Negli Stati Uniti, diverse città hanno imposto l'opzione "all electric" per le nuove case, evitando così l'allacciamento alle reti di metano. Le due principali utilities californiane hanno sollecitato una normativa statale che estenda questi obblighi a tutto lo Stato in modo

Il Recovery Fund europeo deve essere indirizzato verso la sostenibilità. Ecco alcune proposte

da evitare la realizzazione di reti di distribuzione del gas che rischiano di divenire inutilizzabili già prima del 2045.

Di fronte agli scenari di decarbonizzazione dei prossimi trent'anni - come hanno deciso l'Europa, la Corea del Sud, la Nuova Zelanda e come propongono i Democratici USA - i gestori dei metanodotti sono dunque alla ricerca di una valenza strategica per le loro infrastrutture. Ed ecco che arriva la bacchetta magica del "Green". In Italia e in qualche Paese europeo si sta lavorando alla miscelazione del biometano in rete. Soluzione eccellente ma con dei limiti quantitativi sul lungo periodo. Limiti che non esistono per l'idrogeno prodotto con le rinnovabili. Si pensa di miscelarlo con il metano e successivamente di trasportarlo anche puro, soluzione che potrebbe rappresentare la salvezza di una parte del sistema di metanodotti.

Ciò spiega come la *Snam* ipotizzi la produzione di idrogeno in buona parte nei paesi della costa Sud del Mediterraneo, attribuendo all'Italia un ruolo di "hub" europeo del gas verde, sfruttando le interconnessioni con le varie reti. Secondo il suo Amministratore, Marco Alverà, il 70% dei gasdotti italiani è già adesso nelle condizioni di trasportare idrogeno. Del resto, le prospettive dei gestori dei gasdotti europei sono chiaramente descritte nel recente rapporto "European hydrogen backbone". L'ipotesi è di riqualificare parte delle attuali reti per arrivare a quasi 7.000 km di idrogenodotti nel 2030 e 23.000 km nel 2040. Se l'intenzione di giocare un ruolo chiaro è evidente, è altamente dubbio che ci sia una domanda per questo quantitativo di idrogeno. Il ruolo centrale nella sostituzione dei

fossili sarà coperto dalle rinnovabili, in larga parte attraverso una elettrificazione spinta, una volta ridotti adeguatamente i consumi.

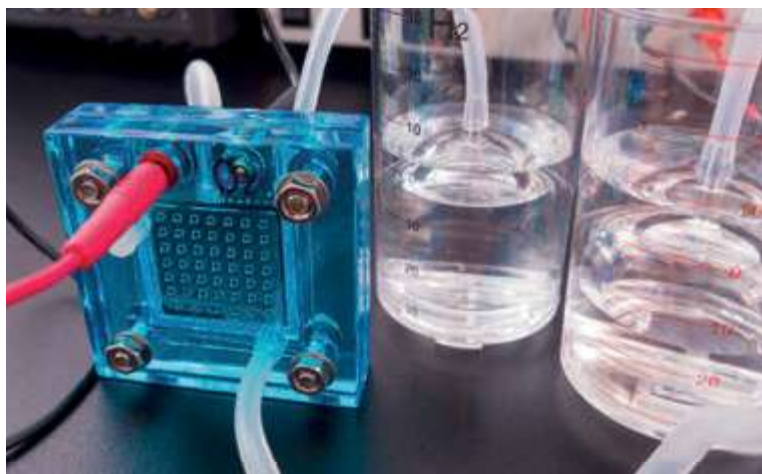
L'idrogeno green darà il suo contributo ed è certo che sta per esplodere un nuovo comparto con investimenti stimati dall'Ue in 140 miliardi di euro al 2030. Secondo il vicepresidente della Commissione Frans Timmermans: «L'idrogeno può diventare un motore di sviluppo e contribuire al rilancio dopo i danni causati dal Covid-19».

Alcuni Paesi, del resto, sono già lanciati su questo fronte. In Francia, *Engie* e *Air Liquide* vogliono costruire impianti solari in grado di alimentare 450 mila persone e anche di produrre idrogeno. Considerando che le industrie francesi utilizzano annual-

mente 1 milione di tonnellate di idrogeno, il governo vorrebbe che tra il 20% e il 40% fosse generato dalle rinnovabili entro il 2028. Se la Francia intende destinare notevoli risorse del *Recovery fund* all'idrogeno, la Germania ha deciso di allocarvi quasi un quinto delle risorse di stimolo dell'economia. Sette miliardi di euro supporteranno la propria industria dell'idrogeno e la realizzazione di 5.000 MW di impianti di elettrolisi entro il 2030.

E l'Italia? Il nostro Paese ha avviato un Tavolo sull'idrogeno, cui hanno aderito oltre 40 operatori, tra enti di ricerca e imprese per definire le priorità nel settore e ci sono aziende in grado di produrre elettrolizzatori. La scelta forte presa dall'*Eni* va in un'altra direzione e punta al reforming del metano con cattura della CO_2 e l'utilizzo per lo stoccaggio dei giacimenti a gas offshore esauriti del Medio Adriatico. Ci riconosciamo nella posizione di Starace che non crede in questa soluzione. In effetti, l'*Enel* delle passate gestioni è stata scottata dal tentativo di realizzare un Ccs a Brindisi, dimostratosi impraticabile.

Se il governo non finanzia un ambizioso programma di produzione di idrogeno



Green rischieremo di perdere un'occasione innovativa, replicando il triste ritardo che vive il paese nel decollo dell'auto elettrica a causa della miopia e mancanza di visione di *Fiat/Fca*. L'impiego dei fondi europei sull'idrogeno green consentirebbe di preparare il Paese al processo di decarbonizzazione spinta, di potenziare la nostra produzione di elettrolizzatori e di avviare un processo di utilizzo dell'idrogeno nell'industria pesante.

Un'attenzione particolare andrebbe rivolta all'acciaieria *ArcelorMittal*. Lo stesso vice commissario europeo Timmermans, ha sottolineato l'importanza dell'idrogeno verde nella transizione energetica, ricordando che Taranto fa già parte delle aree beneficiarie individuate per il *Just Transition Fund*. È un processo non immediato, ma su cui ragionare da subito, vista la drammaticità della situazione di Taranto.

Altre proposte di rilancio green dell'economia

Accenniamo infine ad alcune possibili misure nel settore delle costruzioni e dei trasporti.

- **Rifinanziamento post 2021 di un EcobonusPlus per l'edilizia**

È probabile che nel corso del prossimo anno ci sarà una forte attività nel settore dell'edilizia, favorita dai generosi incentivi del 110%, che però solo in parte minima avrà le caratteristiche di una riqualificazione profonda con tagli dei consumi fossili del 60-80%. L'Ecobonus infatti prevede solo l'innalzamento di due classi energetiche e i tempi previsti sono stretti per interventi radicali. Una richiesta interessante sarebbe quella di finanziare dal 2022 solo interventi di più incisivi.

- **Piano autobus e furgoni merci**

Si dovrebbe accelerare il ricambio degli autobus arrivando nell'arco del decennio al 100% di mezzi elettrici. Oggi solo alcuni Comuni, come Milano, si sono dati questo obiettivo. Ma contemporaneamente andranno supportate le aziende in grado in tempi brevi di offrire bus elettrici. Questo è un settore nel quale potremmo rapidamente diventare competitivi, mentre al momento gare importanti, come quella del Comune di Milano per 250 autobus elettrici, sono vinte da società straniere. Con un'azione decisa da parte del Governo per un rilancio delle industrie che producono autobus e mezzi commerciali elettrici, il ritardo italiano può essere recuperato.

- **Produzione di sistemi di accumulo**

In questo settore strategico nell'Ue sta avvenendo un rapido ribilanciamento rispetto al dominio asiatico. Almeno una dozzina di Gigafactories - proposte da consorzi europei e asiatici - sono in programma in Europa ed entro il 2023 dovrebbero essere disponibili almeno 131 GWh di capacità. Per ultima anche l'Italia si inserisce nella corsa alle batterie con un impianto realizzato dal gruppo Seri/Faam che dovrebbe arrivare a una capacità di 3 GWh entro il 2026 con investimenti di mezzo miliardo di euro e che prevede anche una linea per il riciclo delle batterie. Si dovrebbe però accelerare la nostra presenza, con accordi di programma che consentano alle aziende di fare alleanze e garantire una produzione italiana adeguata in un settore strategico sia per la mobilità elettrica sia per le rinnovabili.

Piste ciclabili

Per finire un accenno a un settore che riguarda tecnologie, stili di vita, valenza ambientale e sanitaria. Il Regno Unito dopo la crisi *Covid-19* ha deciso di investire 2 miliardi di sterline per favorire la ciclabilità e la pedonalità. In tutta Europa, e non solo, a causa della pandemia si è riscoperto un grande interesse per le due ruote, con interventi molto incisivi in città come Parigi. Si dovrebbero quindi potenziare le risorse già destinate per consentire di ridurre il gap che ci separa dai Paesi del centro Europa. E, anche in questo caso, c'è un'industria delle bici da far crescere.