Tavola rotonda sulla strategia europea dell'idrogeno

Stato attuale della filiera, criticità, opportunità e possibili scenari futuri 25 novembre 2022

Organizzato dalla GR.A.N.D. insieme alla Direzione Generale Energia della Commissione Europea di Bruxelles

Recording = https://www.grandacademy.it/evento

Alla tavola rotonda hanno partecipato:

- o Antonio Parenti Head of Italy's Representative Office European Commission
- o Marco Sambati Director GR.A.N.D.
- o Alessandro Polito Policy Officer European Commission
- Livio De Santoli Pro-Rector Energy-Environmentale Sustainability University Rome La Sapienza
- o Mauro Moroni Hydrogen Working Group Coordinator Italia Solare
- o Giacomo Rispoli MD Maire Chemichal NextChem S.p.A. Maire Technimont Group
- o Stefano Salerno General Manager di HIVE Energy Italia
- o Andrea Saccone Head of External Relations Toyota Motor Italy
- o Alessandro Schiavone Fucino Green CEO Banca Fucino S.p.A.
- o Maurizio Pica General Manager Tecnobus Industries
- o Angelo Consoli General Manager of Bruxelles' Jeremy Rifkin Office and of Cetri Tires

La tavola rotonda è stata aperta da **Marco Sambati** che ha sottolineato gli obiettivi ed i destinatari della GR.A.N.D. (*Green Academy for the new deal*), oggetto del patrocinio della Commissione Europea e la proposta di un *Forum permanente* sulle diverse aree del green deal europeo, sotto l'egida della Commissione Europea, partendo per prima da quella sull'idrogeno, che coinvolga tutti i soggetti pubblici e privati interessati allo sviluppo energetico nel campo dell'idrogeno, attraverso lo scambio di best-practices ed un confronto di esperienze e contributi che possono portare allo sviluppo dell'economia dell'idrogeno in Italia.

È poi intervenuto **Angelo Consoli**, moderatore della tavola rotonda, che ha evidenziato come la Commissione Europea ha organizzato la tavola rotonda per divulgare le principali azioni e strategie dell'Europa sulle tematiche del Green Deal e che la Commissione abbia avuto il grande merito di avere un ruolo straordinario nella promozione e diffusione delle strategie di sostenibilità.

È intervenuto successivamente **Antonio Parenti** che ha evidenziato che la Commissione Europea mira ad incrementare, anche attraverso il nuovo piano RePower UE, la produzione ed il consumo di idrogeno nei settori che sono difficili da decarbonizzare con obiettivi molto ambiziosi per il 2030, nonché anche attraverso altri strumenti, quali Next Generation EU, i fondi IPCEI, Horizon Europe, Innovation Fund e Clean Hydrogen Partnership.

Ha preso poi la parola **Giacomo Rispoli** che ha annunciato che il suo gruppo ha lanciato la prima hydrogen valley in Italia, nello specifico a Roma, da replicare poi in altre città in Italia, un progetto che parte dai rifiuti solidi, quelli non più riciclabili sottraendoli così all'incenerimento, per trasformarli attraverso un processo di gassificazione in idrogeno, idrogeno-metanolo ed idrogeno-etanolo, che diventerà poi tutto idrogeno quando la domanda sarà più elevata e da utilizzare per la mobilità sostenibile o per lo shipping.

C'è stato poi l'intervento di **Alessandro Polito**, che ha sottolineato che l'idrogeno va visto come un complemento della strategia europea per la decarbonizzazione in quei settori non elettrificabili o che lo sono solo a costi eccessivi, dopo comunque aver avviato le azioni di efficientamento energetico e l'utilizzo delle rinnovabili, con l'obiettivo di una produzione di 10 milioni di tonnellate di idrogeno nell'Unione Europea entro il 2030 e 10 milioni di tonnellate da importare.

Si è passati poi all'intervento di **Andrea Saccone** che ha parlato dell'obiettivo di zero emissioni nel mondo della mobilità, sottolineando come Toyota abbia avviato la produzione di auto ad idrogeno di serie già nel lontano 2014 e che l'attuale Toyota Mirai si possa rifornire in soli 3-5 minuti con un'autonomia di circa 650 km. Nel mondo ci sono circa 20.000 Mirai, la maggior parte delle quali in Giappone e negli Stati Uniti dove già esiste un'infrastruttura di rifornimento. Toyota sta inoltre sviluppando la propria tecnologia anche sui treni, carrelli elevatori, navi, yachts e generazione stazionaria di energia.

Ha preso la parola quindi **Maurizio Pica** che ha sottolineato che Tecnobus ha prodotto minibus elettrici ad idrogeno già nel 2008 vendendoli in Germania e che in Italia purtroppo esiste un problema di infrastruttura e non di tecnologia, che impedisce lo sviluppo della mobilità ad idrogeno.

È poi intervenuto **Mauro Maroni** di Italia Solare, che ha sottolineato che la principale criticità per la produzione di idrogeno verde è la mancanza di impianti di rinnovabili; in Italia al momento ci sono 280 GW di richieste di connessione alla rete in attesa di autorizzazione. Nel 2022 sono stati autorizzati quasi 1 GW ma ne servirebbero almeno 8 all'anno da qui al 2030 e che l'idrogeno comunque andrebbe utilizzato per prima nel settore hard-to-abate e poi successivamente nel trasporto pesante, con l'obiettivo della costruzione di una filiera europea dell'idrogeno verde.

Ha preso poi la parola **Alessandro Schiavone** di Fucino Green, società del gruppo Banca del Fucino dedicata al settore delle rinnovabili, in particolare fotovoltaico e che nell'ultimo periodo ha posto l'attenzione allo storage e anche all'idrogeno; nel suo intervento ha sottolineato che la tavola rotonda, ma soprattutto il Forum possano rappresentare un'occasione di conoscenza e di confronto sul tema, nonché un laboratorio di idee e di progetti, ma che è comunque necessario, oltre ad evidenziare la chiara sostenibilità ambientale del tema idrogeno anche di trovare una sostenibilità economica che consente agli investitori di poter supportare finanziariamente l'economia dell'idrogeno.

Poi la parola è passata a **Stefano Salerno** di HIVE Energy, società leader mondiale nelle rinnovabili e nell'economia circolare, che ha sottolineato che attualmente l'idrogeno verde costa ancora molto e che sarebbe necessario sbloccare le autorizzazioni alla richiesta di connessione.

Da ultimo ha preso la parola **Livio De Santoli** per chiedere che la decarbonizzazione sia il vero motore di sviluppo del nostro paese per una pianificazione a medio-lungo termine, superando le attuali criticità autorizzative ed amministrative, per arrivare a 12 GW all'anno, che consentono di raggiungere gli obiettivi prefissati dall'Europa. Per fare ciò è necessario partire dalla formazione e ha lanciato la proposta di una *Hydrogen School*, per formare quelle figure professionali, che al momento non esistono per contribuire ed accelerare l'economia dell'idrogeno.