



Milano, 5 giugno 2015 c/o Fast

Iniziativa Italiana per la Mobilità a Idrogeno (InIMI)

Milano, 11 maggio 2015

Cari colleghi, cari amici,

il Consiglio Direttivo di H₂IT, l'associazione italiana dell'idrogeno e delle celle a combustibile che ho l'onore di presiedere, ha recentemente approvato la proposta di istituire una Iniziativa Italiana per la Mobilità a Idrogeno (InIMI). Si tratta di un consorzio informale, aperto a tutti i portatori di interesse del settore della mobilità a idrogeno e celle a combustibile, sulla scia di quanto già fatto in altri Paesi d'Europa e del mondo. L'obiettivo è quello di dotare l'Italia di un Piano nazionale per l'introduzione dei veicoli ad idrogeno e celle a combustibile nel sistema nazionale dei trasporti pubblici e privati, che passa sia attraverso lo sviluppo di infrastrutture di rifornimento di idrogeno per i trasporti all'orizzonte 2025, che attraverso la promozione dei veicoli a celle a combustibile. Le competenti istanze governative sono invitate a partecipare ai lavori del consorzio, in ogni caso il Piano Nazionale, così come elaborato ed approvato dal consorzio stesso, verrà inoltrato ai ministeri competenti in tempo utile (maggio 2016) per essere recepito nel documento che la direttiva 2014/94/UE richiede agli stati membri entro il 18 novembre 2016.

Il lancio sul mercato di vetture a idrogeno e celle a combustibile da parte di due colossi quali Toyota e Hyundai ha permesso di riportare all'attenzione della pubblica opinione questa modalità di trasporto sostenibile dalle caratteristiche uniche, dopo quasi un decennio di attese e disillusioni. Sta adesso a noi cogliere le opportunità che ci vengono offerte da questa rinnovata attenzione per ripartire con determinazione, senza dimenticare il prezioso lavoro svolto negli anni passati.

È in atto a livello globale una vera rivoluzione nel settore della mobilità: da un lato, servizi inimmaginabili fino a pochi anni fa ed oggi fruibili da chiunque tramite il proprio smartphone stanno mettendo in discussione il modello di mobilità basato sull'auto di proprietà, soprattutto in ambito urbano; dall'altro, i rischi per la salute umana e per il riscaldamento eccessivo del pianeta spingono i legislatori di tutto il mondo ad adottare normative sempre più stringenti in materia di emissioni di gas a effetto serra e di sostanze nocive per la salute dell'uomo e dell'ambiente, ponendo le basi per lo sviluppo di un mercato globale di veicoli a zero emissioni. È stato infatti osservato che gli ambiziosi obiettivi di decarbonizzazione fissati per il lungo periodo non potranno mai essere raggiunti, se non ricorrendo in maniera massiccia a combustibili alternativi quali biocarburanti, metano da fonti rinnovabili, elettricità e idrogeno.

Considerando che gran parte del potenziale dei biocarburanti viene utilizzato per il trasporto pesante su gomma di lunga distanza e per il trasporto aereo, lo sforzo della decarbonizzazione deve essere concentrato soprattutto nel settore dei veicoli leggeri. Per avvicinarsi a un livello di emissioni vicino allo zero entro il 2050, questi ultimi devono essere in buona parte a idrogeno o elettrici già entro il 2035. Naturalmente l'Italia non può sottrarsi a questi cambiamenti epocali e deve cercare di adattarvisi il meglio possibile. Per rendere l'idea delle dimensioni del fenomeno basta in questa sede menzionare le stime di uno studio IEA di prossima pubblicazione, secondo il quale il numero di vetture a idrogeno e celle a combustibile in circolazione nei quattro principali Paesi europei, tra cui il nostro, sarà prossimo ai 40 milioni di unità nel 2050, rappresentando circa ¼ dell'intero parco auto in circolazione. Il giro d'affari di questo settore è stato



stimato in circa 60 miliardi di euro a livello globale entro il 2030. Tuttavia, solo quei Paesi che si sono dotati degli strumenti di pianificazione necessari allo sviluppo della mobilità a idrogeno nel breve-medio periodo possono beneficiarne pienamente.

Non sorprende quindi che Germania, Giappone, Stati Uniti, Corea del Sud, Regno Unito e molti altri Paesi avanzati abbiano già pianificato o stiano pianificando in questi stessi mesi lo sviluppo delle infrastrutture di rifornimento a idrogeno per i trasporti. La Germania prevede la circolazione sul proprio territorio di 1.800.000 vetture a idrogeno entro il 2030, a fronte di circa 1.000 stazioni di rifornimento a copertura dell'intero territorio nazionale. Il Giappone conta di raggiungere il numero di mille stazioni di rifornimento entro il 2025, anno in cui le vetture a idrogeno ivi circolanti dovrebbero essere un milione. Tutti gli altri hanno obiettivi certamente meno ambiziosi, ma sono determinati nell'individuare nell'idrogeno e nelle celle a combustibile una delle soluzioni migliori per rispondere adeguatamente alle difficili sfide climatiche e ambientali che il settore della mobilità si sta preparando ad affrontare.

E l'Italia?

Nulla è stato fatto fino ad oggi a livello centrale, ma il nostro Paese avrebbe solo da guadagnare dallo sviluppo della mobilità a zero emissioni a idrogeno. L'Italia detiene oggi il ben poco invidiabile primato di essere l'unica tra le quattro maggiori economie continentali ad avere una dipendenza energetica dall'estero superiore al 75%: un massiccio ricorso a combustibili alternativi di produzione endogena è quindi fortemente auspicabile e tra questi l'idrogeno può avere un ruolo di primissimo piano. D'altro canto, lo sviluppo di una filiera a livello nazionale è l'unico modo per evitare che le nostre imprese vengano sopraffatte nei prossimi anni dall'ingresso sul nostro mercato di attori esterni, che nel frattempo hanno avuto tutto il tempo e le opportunità per sviluppare altrove modelli vincenti da esportare a casa nostra.

Come fare dunque?

In allegato c'è una bozza di proposta per la costituzione di una Iniziativa Italiana per la Mobilità a Idrogeno, elaborata dagli amici di Cinque International, che è stata fatta propria dal Consiglio direttivo di H₂IT nei contenuti, negli obiettivi e nello schema organizzativo e temporale.

Si tratta di una struttura leggera, che evita duplicazioni ed è plasmata facendo tesoro dell'esperienza di iniziative di questo tipo già avviate e concluse con successo in altri Paesi europei. La tempistica ivi indicata, che può a prima vista apparire molto ambiziosa, è imposta dalla normativa europea: la direttiva 2014/94/UE sulle infrastrutture di rifornimento di combustibili alternativi per i trasporti (che potete ugualmente trovare in allegato) prevede infatti che ogni Paese membro dell'Unione europea debba presentare alla Commissione europea entro il 18 novembre 2016 un quadro strategico nazionale, in cui illustrare i propri obiettivi e le relative azioni di supporto per garantire lo sviluppo di un mercato dei combustibili alternativi e la realizzazione delle relative infrastrutture di rifornimento. Diversamente da tutti gli altri combustibili alternativi, l'idrogeno non è ritenuto obbligatorio dalla direttiva; per questo, in assenza di uno slancio a livello governativo, e in mancanza di forti iniziative di sensibilizzazione da parte degli attori del settore, a cominciare dall'industria, possiamo aspettarci che alla scadenza del novembre 2016 l'Italia non presenti nessun documento relativo alla pianificazione di lungo periodo di strutture di rifornimento per idrogeno nei trasporti. È facile immaginare quali siano le conseguenze di questo immobilismo: ostacoli e ritardi per i progetti da sviluppare nel nostro Paese; assenza di fondi dedicati a livello nazionale e regionale; difficoltà – ove non impossibilità – di accesso ai fondi europei disponibili per la mobilità a idrogeno; limiti allo sviluppo e alla crescita delle imprese operanti in questo settore nel nostro Paese. E poi magari, tra qualche anno, ci piangeremo addosso nel constatare che avremo perso un'altra grande opportunità, ma sarà ormai troppo tardi. È già accaduto in passato con le tecnologie per le fonti rinnovabili; accadrà con l'idrogeno e le celle a combustibile se non facciamo nulla, hic et nunc, adesso che siamo ancora in tempo.



Sulla base di quanto esposto, vi invito a una riunione di brainstorming sulla proposta di avvio dell'Iniziativa Italiana per la Mobilità a Idrogeno (InIMI), durante la quale abbiamo modo di discutere dell'iniziativa con maggiori dettagli e possiamo affrontare tutti gli aspetti pratici ed organizzativi connessi.

La riunione ha luogo a Milano, presso la sede Fast di p.le R. Morandi 2, venerdì 5 giugno alle ore 9.45. È nostra intenzione annunciare ufficialmente la nascita di InIMI in occasione del convegno "Verso il 2030: idrogeno e pile a combustibile per rilanciare l'occupazione e la crescita economica sostenibile", previsto a Roma in occasione dello EU Sustainable Energy Week 2015.

Il sottoscritto e i membri del Consiglio Direttivo di H₂IT restano naturalmente a vostra piena disposizione per ogni ulteriore delucidazione. Per ragioni organizzative, vi chiederei di voler confermare la vostra presenza all'indirizzo e-mail del sottoscritto (angelo.moreno@enea.it) e contemporaneamente alla segreteria Fast (fast@fast.mi.it), al più tardi entro giovedì 28 maggio p.v.

Nell'attesa di incontrarvi a Milano, vi invio i miei più cordiali saluti.

Ing. Angelo Moreno
Presidente H₂IT

Allegati:

- InIMI
- Direttiva UE 2014/94