

UNA STRATEGIA INDUSTRIALE PER L'IDROGENO VERDE

Propongo una schematizzazione del mio intervento.

Finalmente è utilizzabile un nuovo e sostenibile vettore di energia: idrogeno verde. Ottima notizia: l'idrogeno verde va ad affiancare le energie sostenibili, e in questo modo appare più realistico il percorso di (rapida?) decarbonizzazione in Italia. E se il nostro Paese viene considerato in prospettiva hub europeo, si dovrà tenere conto dei tempi di transizione dalla composizione degli attuali modelli energetici a quelli futuri, che risulteranno dalla combinazione, efficiente e intelligente, delle diverse energie sostenibili.

L'avvento dell'idrogeno verde è sostenuto da finanziamenti europei, le modalità del loro impiego vanno considerate con attenzione professionale, a sostegno delle scelte politiche. Ciò vuol dire, a mio parere, che è d'aiuto configurare gli interventi in un quadro industriale, come indica il titolo del convegno.

Consideriamo dunque l'ingresso sul mercato energetico dell'idrogeno verde, le questioni centrali sono riducibili a tre: produzione, distribuzione, utilizzo (o, meglio: utilizzi). La sostenibilità di un piano energetico non dipende unicamente dalle caratteristiche dell'energia, ma anche dalla qualità della chiusura del ciclo produzione-distribuzione-utilizzo.

Allora, per formulare una qualsiasi proposta, è inevitabile risolvere in primis il tema degli utilizzi, perché sono questi che vanno a determinare le scelte circa la mappa dei luoghi produttivi e della distribuzione.

Sintetizzando, si hanno:

- produzioni di energia per le attività primarie e secondarie,
- fornitura di utenze pubbliche,
- mobilità collettiva,
- mobilità privata.

Personalmente considero inverosimile un utilizzo a breve e a medio termine per la mobilità privata (che sta andando in altre direzioni). E in tal senso, accantonando la mobilità privata, che evidentemente richiede una puntuale distribuzione sul territorio delle fonti di approvvigionamento, sarebbe perlomeno sorprendente (improvvido?) vedere finanziata una rete di idrogenodotti.

Le altre tre opzioni hanno caratteristiche comuni: sono sparse sul territorio (le grandi industrie, i distretti industriali, le metropoli, i centri di erogazione idrica, p.e.) e si configurano come “mercati locali” di energia sostenibile. Cioè a dire, ciascun “mercato locale” è in grado di giustificare la realizzazione di un centro di produzione di idrogeno verde senza che vi sia bisogno, almeno all’inizio ma per un periodo non così breve, di una rete nazionale di idrogenodotti. Ciò consente di non immaginare un esiguo numero di centri di produzione, bensì un numero adeguato a quante sono le utenze. Non sfugge ad alcuno che in questo modo, la sostenibilità dell’idrogeno verde viene interpretata anche come riduzione drastica del trasporto, andando a posizionare la produzione “a bocca di utenza”. Ridurre le attività di trasporto produrrebbe importanti risultati positivi sia in termini ambientali, sia nel calcolo dei costi. Apro una parentesi: non è mai inutile rammentare che una corretta valutazione economica di un investimento è tale se considera anche i costi esterni (in primis, quelli dei trasporti) sostenuti dalla collettività (collettività=cittadini)

quanto a problemi sanitari diffusi (è consolidato l'incremento delle affezioni alle vie respiratorie), a incidentalità stradale, a manutenzione di strade e autostrade. Il calcolo dell'investimento dovrebbe obbligatoriamente includere i costi di tutte le attività afferenti all'impianto (anche gli spostamenti dei lavoratori da e verso le proprie abitazioni) affinché si possa realizzare un quadro esaustivo delle attività che concorrono alla valutazione dell'investimento medesimo. Gli strumenti sono oramai consolidati, l'importanza della valutazione dei costi esterni è stata riconosciuta già dall'Agenda 21 nel 1992 e dal V Programma d'azione ambientale dell'Unione Europea nel 1993. Quando si tratta di finanziare opere a servizio della collettività, dovrebbe essere d'obbligo riferirsi a questi temi.

Un esempio (e -perché no?- un progetto) che provo a sintetizzare, ed è relativo alla mobilità pubblica: gli autobus dell'azienda romana di trasporti (ATAC) percorrono ogni anno qualcosa come 85 milioni di chilometri, equivalenti all'emissione di circa 65.000 tonnellate di CO₂ (mi limito al biossido di carbonio). Autobus alimentati a idrogeno verde sarebbero in grado di abbattere questo disvalore. Se dividiamo Roma in quattro quadranti, possiamo pensare di realizzare un impianto di produzione per ciascun quadrante, dove gli autobus vanno ad alimentarsi. Se poi a questi aggiungiamo gli automezzi del trasporto stradale regionale e quelli dell'azienda di nettezza urbana, si otterrebbero i risultati attesi da un investimento del tipo di cui stiamo parlando in questo convegno.

Approccio analogo, e analoghe risultanze, avremmo con produzioni vicine a distretti industriali, grandi industrie, eccetera, proprio come faceva rilevare Massimo Scalia nella sua introduzione. Una fonte energetica sostenibile lo è non solo per le sue

caratteristiche, ma anche se suggerisce e realizza la punteggiatura energetica sul territorio, che diventa partecipe attivo della transizione (d'altronde, con questo spirito il governo ha promosso le comunità energetiche!).

Limitare il trasporto, in particolare su strada, è un obbligo soprattutto quando si parla di green deal. Portare su strada una bottiglia di acqua minerale dal confine con la Svizzera a Reggio Calabria incide per meno di 1,5 €cent per litro e per circa una tonnellata di CO₂. Se a Reggio Calabria proprio non possono fare a meno di questa acqua minerale, che almeno il suo trasporto sia organizzato via ferrovia. Questa digressione mi permette di far notare che in quei casi in cui l'idrogeno dovesse essere trasportato, lo si faccia via treno e via mare, e si vada a investire per attrezzare gli snodi di scambio modale, lasciando agli automezzi il trasporto dell'ultimo miglio. Chiudere un ciclo sostenibile significa anche questo.