

I costruttori continuano ad investire nelle vetture elettriche che emettono solo vapore acqueo e che in futuro saranno l'alternativa a quelle a batterie. Ma il nostro paese è indietro nelle infrastrutture



L'Italia non si accende

LO SCENARIO

NAPOLI

La decarbonizzazione del pianeta e lo sviluppo della mobilità sostenibile sono obiettivi primari della comunità internazionale e la strada maestra è quella dell'elettrificazione. Ne sono consapevoli la comunità scientifica e le aziende che producono strumenti di mobilità (soprattutto automobili e bus, ma non solo). Dovrebbero saperlo anche politici e amministratori, ma non si dimostrano attenti né puntuali, almeno in Italia. Lungo questo percorso virtuoso c'è dunque qualcuno che rischia, suo malgrado, di rimanere indietro. Chi? Coloro

che si sono dedicati, con straordinario impegno e, soprattutto, con straordinari risultati, ad attività di ricerca e sviluppo concentrate sull'idrogeno.

O meglio: sulle pile a combustibile (in inglese fuel cell) alimentate a idrogeno per la realizzazione di veicoli elettrici a emissioni zero (dagli scarichi emettono vapore acqueo in seguito alla reazione con l'ossigeno). La tecnologia è già oggi talmente evoluta da aver consentito a Toyota e Hyundai di realizzare e commercializzare due auto come la Mirai e la IX35.

Ma non solo: esistono esempi virtuosi anche nel campo degli impianti domestici e nella cantieristica navale.

UN DIBATTITO INTERNAZIONALE

Del rischio che l'idrogeno rimanga fuori dai giochi della decarbonizzazione, si è parlato per quattro giorni a Napoli, in occasione della settima edizione della European Fuel Cell Technology & Applications Piero Lunghi Conference, evento di portata internazionale (presenti esperti provenienti da Usa, Cina, Giappone, Corea, Germania) organizzato a Palazzo Reale dal consorzio Atena (Alta Tecnologia Energia Ambiente) dell'Università Parthenope, in collaborazione con Università di Perugia, ENEA e Associazione Italiana Idrogeno, in testa i professori Angelo Moreno e Elio Jannelli, due luminari della materia. Dai lavori è emerso che a fronte di una tecnologia collaudata e già introdotta in altri paesi, in Italia siamo passati in dieci anni dalla posizione di leader a first followers, primi inseguitori. Abbiamo un solo distributore, a Bolzano, e non abbiamo speso ancora un euro per recuperare il terreno perduto.

Di positivo c'è che abbiamo stabilito che la pressione dei distributori sia fissata a 700 BAR (tempo per un pieno 5/6 minuti al costo di circa 10 euro al kg) e abbiamo aderito al piano DAFI (Directive Alternative Fuel Initiative) che prevede 850 stazioni di servizio, di cui 20 in Italia, entro il 2020. Ma dai lavori napoletani è emerso anche che "il DAFI è un'arma scarica", perché mancano piani operativi e fondi spendibili per la realizzazione di una rete di distribuzione credibile.

«Tutto ciò - ha ricordato Adele Pianese, dell'Università Parthenope - avviene mentre la Strategia Energetica prevede 175 miliardi

per la crescita sostenibile e traccia la strada verso la decarbonizzazione totale indicando una riduzione delle emissioni del 39% nel 2030 e del 63% nel 2050, rispetto ai livelli del 1990». Ce la faremo? «Senza volontà politica non si va da nessuna parte» ha ammonito Alicia Mignone dell'Agenzia Internazionale dell'Energia. Entro lo scorso 31 dicembre i Comuni avrebbero dovuto adeguare i propri regolamenti allo sviluppo della mobilità sostenibile alimentata da fonti alternative. Ma nulla è emerso da questo fronte, fatte salve un paio di coraggiose iniziative per la realizzazione di due impianti in Liguria e nel Lazio, grazie a fondi europei e alla capacità degli amministratori locali di superare gli ostacoli finanziari e burocratici. «Non esiste un piano-Paese e queste iniziative rischiano di rimanere isolate», ha denunciato la Conferenza.

Dagli Stati Generali dell'Idrogeno sono emersi anche i "buoni propositi" dichiarati dall'ANCI e dal vicesindaco di Napoli, Raffaele Del Giudice. Ma è stato imbarazzante sentire, di contro, i dati sul tasso d'inquinamento della città ospitante, con un parco circolante costituito per quasi il 50% da veicoli euro 0, euro 1 e euro 2.



IL PACCHETTO COMUNITARIO

Che fare per adeguarsi? «Basterebbe rivolgersi a noi» ha detto Carlos Navas, al vertice di un'associazione d'impresie europee pubbliche e private impegnate sul fronte idrogeno. Parlando anche per conto della Direzione Generale Trasporti della Commissione Europea, Garcia ha illustrato un pacchetto di strumenti, finanziari e normativi, che Bruxelles può mettere a disposizione di qualsiasi soggetto, pubblico o privato. Sul tappeto c'è però il problema delle scelte strategiche. E in proposito il professore Moreno ha osservato che «sarebbe opportuno osservare nei

bandi una neutralità tecnologica, senza preclusioni». La realtà, al momento, indica che l'orientamento di politica industriale dell'Italia è un altro, visti l'impegno sul gas e sull'auto elettrica "tradizionale", con l'ENEL già in campo per l'installazione entro il 2020 di 14.000 colonnine di ricarica. Per questo, gli Stati Generali sull'idrogeno si sono conclusi con la decisione di «costituire un comitato scientifico che dia informazioni ai politici da posizioni neutrali». Ovviamente dovrà occuparsene il governo che verrà.

Sergio Troise

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Solo da poco è arrivato il via libera per l'installazione di distributori a 700 bar

NON ESISTE UN PIANO ORGANICO PER SOSTENERE QUESTO TIPO DI ALIMENTAZIONE E SI CORRE IL RISCHIO DI PERDERE IL TRENO



EVOLUTA
Sopra la Toyota Mirai
In basso la tappa a Firenze del "Hydrogen Tour" di oltre 1.800 km



Peso: 72%



FUTURISTICA
In alto il cockpit molto tecnologico del concept Hyundai a fuel cell
Sopra un distributore ad idrogeno



Peso: 72%