

Idrogeno, riforme ok ma serve lo sprint su energivori e stazioni

Bussola Pnrr. Luci e ombre nel check di H2IT. Solo il 51% delle aziende ha partecipato ai bandi. Dossi: «Occorre un tavolo interministeriale»

Celestina Dominelli Il Sole 14-5-23

Il nodo principale sono le stazioni di rifornimento per i veicoli a idrogeno, su cui si è acceso anche il faro della Corte dei conti. Ma è solo uno degli interventi previsti dal Pnrr per l'idrogeno. Ammontano, infatti, a 3,64 miliardi le risorse stanziato dal Recovery attraverso sette linee di investimento e due riforme. E se, su questi ultimi due tasselli, che riguardano, da un lato, le semplificazioni amministrative e normative, e, dall'altro, le misure per promuovere la competitività dell'idrogeno (leggi, *in primis*, incentivi fiscali), il Piano sembra procedere senza particolari tentennamenti, serve invece uno sprint su altri fronti, **a cominciare dall'utilizzo dell'idrogeno nei settori più energivori e difficili da decarbonizzare** (i cosiddetti *hard to abate* che hanno a disposizione 2 miliardi di fondi del Pnrr), come emerge dalla puntuale "Bussola Pnrr" di H2IT (l'Associazione italiana idrogeno). Che, insieme a **Intesa Sanpaolo**, ha poi elaborato anche un Osservatorio sulla filiera italiana, secondo il quale solo il 51% delle aziende ha partecipato ai bandi del Pnrr.

Tornando alla fotografia sul Recovery, la "macchina" dell'attuazione sembra girare senza particolari problemi sulle riforme: le misure per rendere l'idrogeno più competitivo sono state introdotte con il decreto Pnrr-bis e, secondo il check di H2IT, risultano adottate. Mentre, sul fronte dello snellimento burocratico e legislativo, che riguarda anche l'aggiornamento del sistema di garanzie d'origine, in cui sarà incluso anche l'idrogeno, è in corso di finalizzazione lo schema di decreto attuativo.

Quanto agli interventi da mettere in campo, l'investimento da **230 milioni destinato alle stazioni di rifornimento per i veicoli a idrogeno** (almeno 40 impianti da realizzare entro il 2026) ha incassato, come detto, il cartellino rosso dei giudici contabili che hanno evidenziato il mancato raggiungimento dell'obiettivo (solo 35 i progetti ammessi per complessivi 101 milioni di euro). Tanto che il governo sta valutando di rimodulare i fondi non utilizzati. Una mossa su cui però H2IT chiede un confronto: una eventuale revisione «dovrebbe prevedere il confronto con il comparto industriale - avverte Alberto Dossi, presidente del gruppo Sapio, appena riconfermato per la terza volta consecutiva al vertice dell'associazione -. H2IT ha più volte ribadito la necessità di un tavolo interministeriale con la presenza delle associazioni di categoria che abbia come obiettivo sia di rappresentare ai ministeri competenti la preparazione della filiera sia di definire un piano strategico trasversale sul ruolo dell'idrogeno nei vari settori».

Insomma, le imprese vogliono essere ascoltate e ricordano, per bocca di Dossi, che, sul terreno delle stazioni, occorrerebbe non mollare la presa perché l'asticella fissata dal Pnrr ci consentirebbe di posizionarci bene rispetto ai target fissati da Bruxelles. «È da poco stato raggiunto l'accordo tra Commissione Ue, Consiglio e Parlamento sul target vincolante di una stazione ogni 200 chilometri e vicino ai nodi urbani, con un obiettivo quindi per l'Italia di 70 stazioni dal 2030. Grazie alle risorse del Recovery, quindi, l'Italia ha l'occasione di anticipare gli obiettivi Ue».

Sulle stazioni, dunque, occorrerebbe una maggiore spinta. Come pure, racconta la Bussola di H2IT, sull'utilizzo dell'idrogeno nei settori *hard to abate* dove il Mase ha diffuso l'avviso pubblico con cui selezionerà i progetti che promuovono la transizione da metano all'idrogeno, ma è necessario accelerare per far recuperare velocità a questa tessera del Recovery, la cui messa a terra non sarà agevole per la complessità delle soluzioni individuate per decarbonizzare i processi produttivi.

Un altro scatto sarà poi necessario per la produzione di idrogeno in aree industriali dismesse (*hydrogen valleys*), con le Regioni che hanno pubblicato la graduatoria per l'aggiudicazione dei progetti, e servirà procedere più velocemente anche sul fronte della realizzazione degli

elettrolizzatori: l'obiettivo qui è costruire uno stabilimento industriale con una capacità da un gigawatt l'anno. La milestone, si legge nel check, «è stata soddisfatta con l'aggiudicazione di progetti selezionati tra quelli approvati dalla Commissione Europea nell'ambito degli Ipcei (gli importanti progetti di interesse comune europeo)». Ora, però, bisognerà sveltire la parte operativa per arrivare a canestro entro la deadline fissata dal Pnrr. Mentre sugli altri fronti, dal rinnovo di flotte, bus e treni verdi alla sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario, non sono scattati campanelli d'allarme. Almeno per ora.

LA BUSSOLA DI H2IT

Il fronte delle riforme

La prima delle due riforme previste dal Piano nazionale di ripresa e resilienza prevede la semplificazione amministrativa e la riduzione degli ostacoli normativi alla diffusione dell'idrogeno. Secondo la Bussola di H2IT, alcuni degli interventi necessari sono stati messi a terra con il decreto legislativo di recepimento della direttiva Red II. Risulta ora in corso di finalizzazione lo schema di decreto attuativo in merito all'aggiornamento del sistema di garanzie. Quanto all'altra riforma (misure volte a promuovere la competitività dell'idrogeno), il cerchio è stato chiuso con gli interventi previsti dal decreto legge Pnrr-bis.

I nodi

Nel check elaborato dall'associazione viene evidenziato, come peraltro ha fatto anche la Corte dei conti, il mancato raggiungimento del target previsto per la sperimentazione dell'idrogeno. Che prevedeva la creazione di 40 stazioni di rifornimento stradale a base idrogeno, aggiudicando i progetti entro il 31 marzo 2023 e realizzando le stazioni entro giugno 2026. Sono stati però aggiudicati 36 progetti (scesi poi a 35 dopo un'istanza di rinuncia ai contributi) e ora bisognerà procedere con la parte attuativa tutt'altro che agevole. La Bussola di H2It sottolinea che bisognerà accelerare anche sulla linea d'investimento per l'utilizzo dell'idrogeno in settori *hard to abate*, dove il Mase ha diffuso a fine marzo l'avviso pubblico con cui dovrà selezionare i progetti che prevedono la sostituzione di combustibili fossili con idrogeno a basso contenuto di carbonio. E servirà una maggiore spinta anche per centrare l'obiettivo che prevede la costruzione di uno stabilimento per la produzione di elettrolizzatori con capacità pari a un gigawatt annuo.

Le altre partite

L'analisi di H2IT non segnala poi particolari criticità per le altre misure previste dal Pnrr, a cominciare dai subinvestimenti che sono compresi nella linea d'investimento per il rinnovo di flotte, bus e treni verdi. Tra gli interventi inclusi nel Recovery, ricorda l'associazione, sono inclusi inoltre 160 milioni per la ricerca e sviluppo sulle tecnologie legate all'idrogeno: il primo tempo della partita su questo fronte si è chiuso, a giugno del 2022, come da deadline fissata dal Pnrr, con la pubblicazione dei decreti di approvazione delle graduatorie di merito con la classifica dei progetti ammessi.

Poi, entro giugno 2026, bisognerà averne realizzato almeno 4, uno per ciascuno dei seguenti filoni: 1) produzione di idrogeno verde e pulito; 2) tecnologie innovative per lo stoccaggio e il trasporto dell'idrogeno e la sua trasformazione in derivati ed elettro-carburanti; 3) celle a combustibile per applicazioni stazionarie e di mobilità; 4) sistemi intelligenti di gestione integrata per migliorare la resilienza e l'affidabilità delle infrastrutture intelligenti basate sull'idrogeno.