

I trasporti di tutte le modalità valutano se sposarsi (solo) con l'idrogeno, di tutti i colori

Al convegno tematico di Hydrogen Expo organizzato da Ship2Shore sfilava l'intera filiera, ognuno postulando le proprie istanze e rilevando le opportunità, ma anche le criticità, della supply chain



All'Hydrogen Expo di Piacenza il clou di interesse, se non anche di affluenza, è stato raggiunto dal convegno tematico sui trasporti, organizzato da Ship2Shore, finalizzato a discutere come le diverse modalità, in particolare lo shipping (ma anche quelle terrestri), stiano affrontando le sfide pregnanti della decarbonizzazione imposta dalle scadenze, già incombenti, del 2030 e del 2050, fra Green Deal UE e Net-Zero.

Fra i relatori protesi a dissertare l'argomento di stretta attualità - ovvero se l'idrogeno può per davvero rappresentare l'alternativa ideale ai combustibili fossili (con il potenziale di ridurre a zero le emissioni di CO2 e l'inquinamento atmosferico) - sono stati chiamati vari esperti di ambiti e ruoli diversi, che rappresentano anelli anche non consecutivi della catena logistica e posizioni trasversali, ovvero: Mariano Rosasco (FHP Holding), Stefano Socci (Renantis), Pietro Roth (Assarmatori), Alberto Di Cecio (Ecospray), Francesco De Bettin (DBA), Maria Garbarini (RINA), Valerio D'Alò (FIM - Cisl), Luca Bacchi (SNAM), Nicola Siliprandi (Hydrogen Valley di Mantova).



Una meritata ovazione è stata tributata al Cav. Giuliano Alberghini, 'mostro sacro' italiano in tema di trasporto marittimo containerizzato e sviluppo di terminal portuali, al suo ingresso in sala.

A rompere il ghiaccio ha pensato Mariano Rosasco, in rappresentanza di FHP Holding, il quale ha proposto la realizzazione di un progetto pilota, eventualmente da replicare sugli altri terminal del gruppo, per la produzione, stoccaggio e impiego di Green Hydrogen su mezzi di trasporto pesante adibiti all'attività di logistica portuale.

Come noto F2i Holding Portuale, espressione di F2i sgr, principale Fondo Infrastrutturale nazionale con oltre 6 miliardi di euro di capitale investito, rappresenta il primo operatore portuale italiano nel settore delle rinfuse, attivo nell'Alto Adriatico e nel Tirreno attraverso 8 terminali in gestione, magazzini e infrastrutture intermodali di interconnessione nei siti di Marina di Carrara, Livorno, Monfalcone e Venezia, 13 società operative, 500 dipendenti, oltre 9 milioni di tonnellate di merci movimentate annualmente.



“L’obiettivo principale è realizzare un impianto di generazione di idrogeno verde energeticamente indipendente dalla rete (per quanto possibile) e che vada ad alimentare una flotta di mezzi pesanti, ad oggi con motorizzazione diesel, per il trasporto delle merci. L’idrogeno sarà prodotto dall’elettrolisi di acqua prelevata da una falda non altrimenti utilizzabile previa trattamento con impianto di osmosi inversa” ha premesso il tecnico savonese. “Il sistema di produzione di energia, della potenza complessiva di 1,5 MW, sarà ripartito in più impianti fotovoltaici collocati all’interno dell’area di progetto: 5.000 mq sul tetto del capannone realizzato ex novo dove sorgeva la precedente struttura, demolita e ricostruita per massimizzarne la produzione; per 5.000 mq in impianti a terra, in parte fissi e in parte inseguitori biassiali. L’idrogeno prodotto avrà doppia destinazione: fornirà carburante a mezzi per la logistica portuale, e l’eventuale surplus potrebbe essere immesso nella rete di distribuzione del gas metano nella misura massima del 2%, arricchendo la rete con una fonte rinnovabile di energia”.



L’impianto pilota, che sarà al porto di Marina di Carrara, si pone l’obiettivo di produrre idrogeno sufficiente per l’alimentazione di una prima stazione di rifornimento interna per rifornire carburante sufficiente a 2 camion e a mezzi per la logistica intraportuale. Si tratta di un progetto da 5-6 milioni di euro di investimento, in parte co-finanziato da Regione Toscana.

Delle storiche acciaierie con sede a Sesto San Giovanni (Milano), la società ex Falck Renewables, dal dicembre 2022 ridenominata Renantis, aveva solo il nome della famiglia lombarda di imprenditori; ma già dal 2000 si era convertita allo studio delle energie rinnovabili, di cui è certo un alfiere Stefano Socci, con una vasta esperienza internazionale, riconosciuto per avere un approccio visionario e con comprovata esperienza nella ricerca di modelli organizzativi innovativi, dichiaratosi “pienamente impegnato nell’esplorazione dell’incredibile potenziale di questa nuova soluzione energetica pulita. Ma attenzione: l’idrogeno non è una commodity commercializzabile”.



La società ha in avanzata lavorazione parecchi progetti in giro per l'Europa, di cui 3 sono campi di sviluppo che Renantis si è aggiudicata in Scozia, col primo per produrre idrogeno verde che sarà separato dalla rete elettrica.

Ma il gruppo lombardo è anche fortemente coinvolto in progetti sull'eolico: sono ben 6 i campi in progettazione in Italia, di cui la metà concentrata in Puglia – il primo sarà pienamente operativo nel 2030 – altri 2 in Sardegna e 1 in Calabria.

Come ha efficacemente espresso a chiosare il proprio intervento il responsabile relazioni esterne Pietro Roth, "Non innamorarsi di una specifica soluzione, ma guardare con curiosità a tutte" è il paradigma – mutuato da una citazione, diventata quasi famosa, di Ugo Salerno, CEO del RINA – che sottende il pensiero di tutti i numerosi associati di Assarmatori, la seconda (ma solo in ordine temporale) congregazione di shipping company italiane o che hanno interessi concreti in Italia.



“I nostri armatori sono ben consapevoli che il problema delle fonti ‘nuove’ è lo stoccaggio; l’idrogeno è emblematico in tal senso” ha detto il portavoce ufficiale, ribadendo che quella del ‘giusto fuel’ – considerato anche il periodo passato del ‘caro bunker’ – è una questione che attanaglia sempre più assiduamente gli associati, ovviamente ciascuna azienda essendo libera di trovare la miglior contromisura. “Dobbiamo dunque guardare anche a derivati dell’idrogeno, come ammoniaca e metanolo; e il primo motore marino alimentato ad ammoniaca lo vedremo già nel 2024” ha detto Roth prima di concludere che “L’occasione per ibridare come gli armatori stiano da tempo facendo la propria parte nel percorso verso la decarbonizzazione, guardando con interesse a tutte le possibilità per conseguire l’obiettivo. “L’utilizzo dell’idrogeno allo stato gassoso o liquido presenta notevoli limitazioni a bordo nave – ha spiegato Roth – ma giocherà senz’altro un ruolo fondamentale anche in campo navale, da un lato come ‘buffer’ delle energie rinnovabili, dall’altro come componente primario nella derivazione di altri fuel come l’ammoniaca e i combustibili di sintesi”..



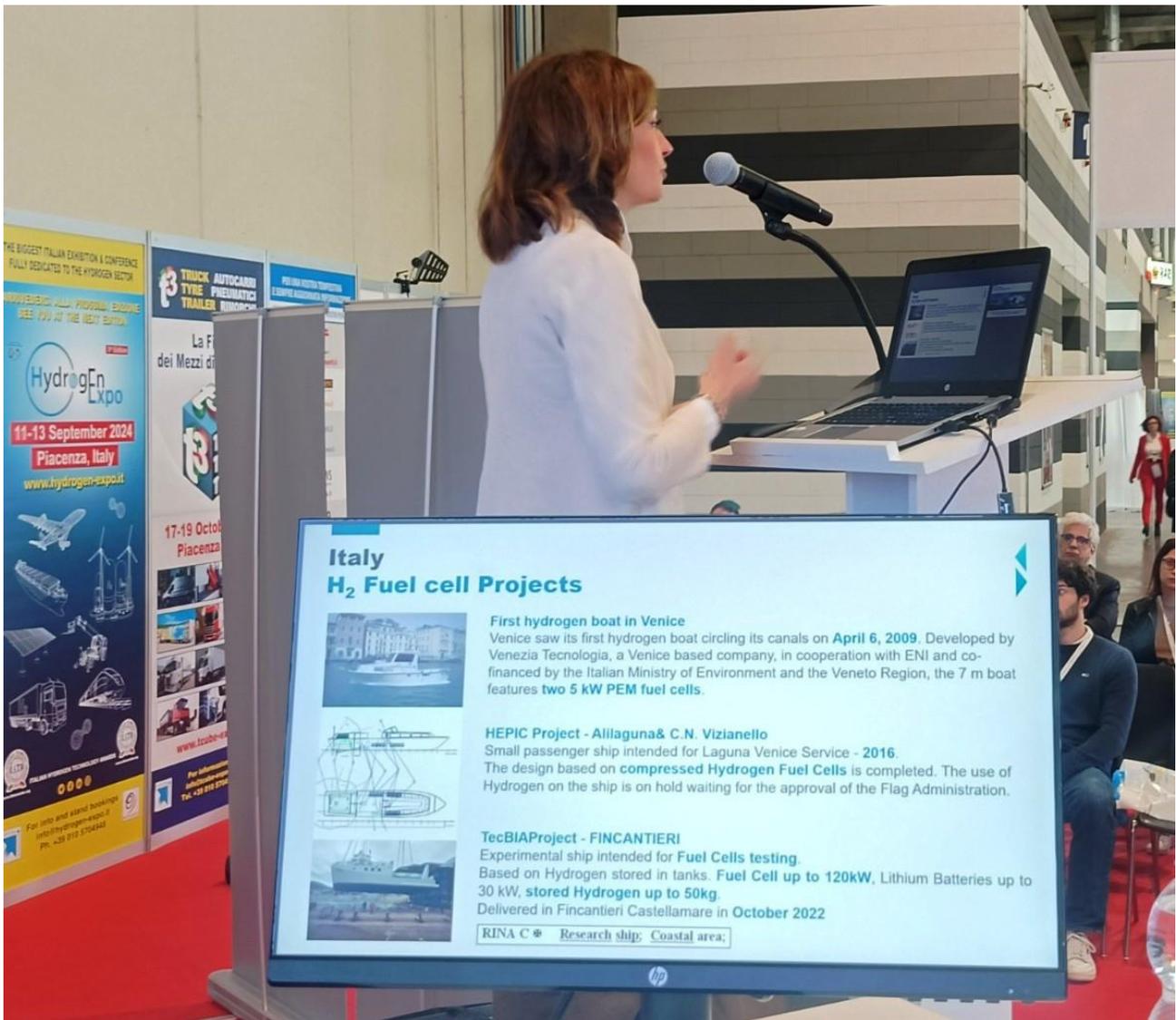
Fa capo, indirettamente, all'altra grande associazione armatoriale – la storica Confitarma – la Ecospray, società del gruppo crocieristico americano Carnival, che a sua volta controlla Costa Crociere, associata alla federazione di Palazzo Colonna.

“Dobbiamo fare valutazioni molto attente sulla scelta giusta perchè questa potrebbe durare due decenni, dunque è assai impegnativa” ha esordito Alberto Di Cecio, general manager dal sito di Alzano Scrivia della società che ha da pochissimo aperto un [centro di ricerca nel porto di Genova](#).



“Siamo molto impegnati nello sviluppo del bio-gas, e all’uopo stiamo realizzando 18 impianti in Nord Europa, ma anche 3 in Italia”. Nata inizialmente nel 2005 per concentrarsi sullo studio della pulizia dei fumi esausti, nel tumultuoso evolversi dello scenario al contorno degli anni recenti, Ecospray si è indirizzata su altri orizzonti: “Vogliamo essere la prima azienda di tecnologia di servizio ad affrontare l’impatto ambientale in tutti i settori adottando una tecnologia green e intelligente per poter rendere ecosostenibili le industrie marittime e terrestri, al fine di ridurre la dipendenza dai combustibili fossili e far progredire in modo significativo le transizioni energetiche verso l’obiettivo di emissioni zero del 2050” ha concluso Di Cecio, non nascondendo che quella che era in principio una nicchia di mercato è ora maggiormente contesa da nuovi players.

Se il settore marine non è più da parecchi anni – di fatto dalla perdita di monopolio sulla classifica di navi di bandiera tricolore – il core business esclusivo dell’antico e blasonato RINA, nato come Registro Italiano Navale nell’anno dell’Unità d’Italia (1861), tanto da avere qualche anno fa cambiato, stilizzandolo, il logo aziendale (troppo legato al mondo marittimo), rimane un’area di grande interesse culturale quella della Marine Excellence, rappresentata al convegno piacentino da Maria Garbarini, Ro-Ro Passenger Ships Manager, che ha infatti ribadito: “Come RINA siamo in prima fila, in posizione privilegiata, per studiare l’evoluzione in corso nel marittimo, che vede non solo lo shipping delle navi passeggeri ma anche quello degli yacht maggiori in forte dinamismo.



Uno degli obiettivi perseguiti sarà la produzione dell'idrogeno a bordo. Stiamo studiando fuel che possano essere vettori dell'idrogeno stesso”.

Tra gli esempi virtuosi citati dall'ingegnere navale genovese quelli del cantiere Baglietto de La Spezia e della compagnia di crociere tedesca AIDA, con la cui ultima nave AidaNova.

Secondo Francesco De Bettin, accorto Presidente del gruppo veneto DBA, “la produzione dovrà ottenersi quasi esclusivamente per elettrolisi da cui ricavare idrogeno verde; sarebbe già oggi soddisfacente un rendimento del 70%. L'operazione più semplice per lo stoccaggio è la sua trasformazione” ha detto. “Noi stiamo facendo esperienza fisicamente in Veneto e progettualmente in Toscana. A nostro parere il carburante del futuro sarà il metano sintetico, in grado di garantire la sopravvivenza dei motori endo-termici oltre il 2035. Carbon Footprint, Comunità Energetiche Rinnovabili integrate, Comunità delle Comunità Energetiche, utenze condivise virtuali, idrogeno verde, crediti di carbonio e Climate Neutral Land sono le milestone collegate che caratterizzeranno il futuro a breve e medio termine. L'idrogeno è lo snodo fondamentale per accelerare la decarbonizzazione e DBA Group proverà ad esserci” ha concluso De Bettin.

Di recente la società controllata DBA Pro è entrata nel novero di aziende ed enti che hanno aderito all'associazione nazionale H2IT per essere protagonisti della crescita del settore in Italia.



In mezzo a tanta tecnologia, il fattore umano è stato riportato al centro degli interessi – quasi come l'uomo di Vitruvio – da Valerio D'Alò. Il sindacalista di FIM – Cisl ha detto chiaro e tondo che occorre scongiurare il pericolo che l'exasperato progresso porti a perdere di vista la necessità dell'apporto dei lavoratori in carne e ossa. "Uno dei settori fortemente a rischio è proprio quello della termomeccanica, dalla quale occorre tenere giù le mani; sarebbe inoltre un grave errore fare a meno improvvisamente della siderurgia, industria da sempre capofila in Italia" ha detto D'Alò per il quale sarebbe consigliabile l'istituzione di un fondo sociale per ammortizzare le situazioni più traumatiche.

"Ma chi trasporta il trasportatore?" è il quesito intrigante che si è posto, retoricamente, Luca Bacchi.



All'uopo il manager di SNAM ha ricordato come l'azienda di S.Donato Milanese abbia la migliore rete di gasdotti in tutta Europa. "Peraltro ravvisiamo come non esista al momento una norma tecnica nel Vecchio Continente per trasportare l'idrogeno, mentre ne esiste già una americana al riguardo".

Fare sistema, sinergia, coordinamento ed evitare concorrenza interna inutile è la raccomandazione rivolta da Nicola Siliprandi. "Invece abbiamo purtroppo ravvisato come, delle 36 aree per insediare impianti di rifornimento idrogeno autorizzati, ben 4 risiedano lungo un asse 'lungo' (ovvero, breve) pochi centinaia di km; tra Bolzano, Trento (2 stazioni) e Verona passano appena 60 km per ciascuna tratta, decisamente troppo pochi considerato che ciascun impianto costa circa 10 milioni di euro".

Il project leader di Hydrogen Valley Mantova ha detto che l'area mantovana si è profilata come ecosistema ideale per ospitare questa nuova filiera, grazie anche alla presenza industriale di Sapio sin dal 1958. "Sto assumendo un ruolo analogo a Ferrara, dove la situazione è simile a quella di Mantova, essendo nodo focale nell'intorno Verona-Milano-Bologna. Ma quello che più occorre è la definizione di una catena del valore dalla produzione allo stoccaggio, dalla distribuzione al consumo. A Mantova abbiamo un budget di circa 100 milioni di euro tra parte pubblica e privata di cui usufruire per sviluppare al meglio questa nuova filiera: giochiamoci al meglio queste belle carte!" ha concluso Siliprandi.



Last but not least, certamente, allorquando si declina l'idrogeno sul fronte dei vettori terrestri, è la Gruber Logistics. Come ha ricordato **Ettore Gualandi**, l'azienda altoatesina – protagonista del trasporto gomma di tutte le tipologie, dai colli al project cargo – sta investendo in tecnologie alternative da parecchi anni, tanto che già una parte rilevante della flotta utilizza alimentazioni stato dell'arte, dall'elettrico all'LNG, anche in rapporto ibrido. “A nostro parere il mix delle fonti combustibili innovative è l'ideale; la soluzione è un ibrido elettrico + idrogeno a seconda delle distanze che si vogliono considerare. Dobbiamo sempre tenere d'occhio il fattore economico: un mezzo moderno a idrogeno oggi costerebbe 4 o 5 volte tanto un mezzo tradizionale. Di certo la nostra azienda è orientata a servirsi dell'idrogeno a produzione verde” ha concluso Gualandi.