

Siamo pronti per investire nell'idrogeno?

Pubblicato: Mercoledì 12 Aprile 2023



È del **Centro sull'innovazione tecnologica e l'economia circolare** della **Liuc Business School** uno dei primi studi sullo stato dell'arte dell'idrogeno in Italia. In quali aree vi è un interesse particolare (movimentazione e trasporto pesante a lunga percorrenza, per esempio) dove esiste realmente una possibilità di applicazione e se uno sviluppo in tal senso possa riguardare sia grandi sia piccole e medie aziende, sono soltanto alcuni dei punti indagati dai ricercatori e dai docenti della **Liuc Business School** nella mappatura del contesto italiano realizzata per **Interfluid**, azienda di **Gallarate** che ha scelto di vederci un po' più chiaro per capire se investire o meno sull'idrogeno.

Venti dipendenti circa per una realtà dinamica che si occupa di **system integration** per l'automazione industriale, **Interfluid** ha deciso di appoggiarsi all'Università per sapere **se spingere la transizione verso l'idrogeno e investire**, perciò, in quell'area. Ne è uscito un quadro a tinte varie su cui, alla Liuc hanno discusso rappresentanti di importanti realtà come **Ikea, Fercam, Kiongroup, Nestlé, Fiap, Castano Turismo, Brivio & Viganò, Conad e Politecnico di Torino**, a dimostrazione del valore della mappatura.

Dall'analisi, spiega **Gloria Puliga** (foto), ricercatrice Liuc, è emerso che: «Esiste una **forte asimmetria informativa tra investitori e produttori di tecnologia** che può e deve essere ridotta mediante momenti di confronto e trasferimento tecnologico e di conoscenza». Forte la «possibilità di applicazione dell'**idrogeno nel campo dei trasporti**, con una limitata applicabilità sui veicoli leggeri dove l'elettrico è sicuramente più avanti e vi sono maggiori infrastrutture e beni complementari».

In Italia, sottolinea **Puliga**, «è **ampia la profondità della ricerca scientifica** e lo sviluppo riguarda **sia**

grandi aziende sia Pmi. Si rimarca, al momento, una **fase fluida** in cui vi è elevata incertezza e instabilità: le aziende devono essere molto attente nel navigare questa fase e comprendere le competenze rilevanti e gli asset complementari necessari».

Servono **competenze tecniche ma anche di gestione della transizione.** Interfluid è già certa che sarebbe indispensabile un investimento in capitale umano: «Per spingere maggiormente la transizione verso l'Idrogeno – dichiarano dall'azienda – è necessario semplificare e rendere più snello l'iter di approvazione degli impianti delegando l'analisi della sicurezza ad un tecnico abilitato, incentivando in questo modo la capillarità delle realizzazioni di impianti di distribuzione idrogeno sul territorio nazionale che ad oggi risultano praticamente inesistenti».

Da **Andrea Colzani, Global Category Manager Logistic Units** di Ikea: «Ritengo che l'utilizzo dell'idrogeno in diversi ambiti industriali sia oggi una delle realtà con maggiore potenziale da esplorare. La tecnologia attuale ha permesso di superare incertezze legate alla sicurezza ed è quindi importante rilanciare in maniera strutturata questa opportunità».

Questo è anche confermato da **Alessandro Peron**, segretario generale di **Fiap** (Federazione italiana autrasportatori): «Il trasporto ha un peso significativo sull'impatto ambientale delle filiere produttive e industriali. Un'azienda industriale che dichiara di essere sostenibile, non potrà esimersi dal compiere scelte responsabili, orientate a modalità e servizi di trasporto **più green e "puliti"**, pagandone il giusto prezzo».

Vantaggi e criticità sono da soppesare in modo puntuale. Per esempio, dice **Dino Menichetti Regional manager di Fercam**: «Il vantaggio dei carrelli elevatori a idrogeno è la velocità di ricarica, quindi nei magazzini con un'elevata numerosità di carrelli elevatori, **aperti H24**, ne occorrono un numero inferiore rispetto a quelli elettrici. Serve impostare un modello per valutare il **ROI** confrontando il saving dalla riduzione delle unità, ed i maggiori costi di noleggio/acquisto di quelli H2 e delle infrastrutture di ricarica».

Tuttavia, **Fabio Ciani, Transportation Sustainability Lead Zone Europe** di **Nestlé** evidenzia che: «L'efficienza energetica del processo è attualmente molto inferiore rispetto ai veicoli a batteria, occorre pertanto lavorare sulla tecnologia e sulla disponibilità di energia "green", e intercettare il corretto ambito di applicazione in area logistica in cui l'idrogeno possa effettivamente portare un vantaggio competitivo rispetto ad altre soluzioni».

Aggiungono **Sergio Castano di Castano Turismo** e **Federico Meneghello Innovation Manager di Brivio & Viganò** «la necessità di differenziane sulle diverse tipologie trasporti anche degli autobus e capire come sviluppare le infrastrutture».

Questo potrà essere svolto solo con un approccio sinergico, infatti, come evidenziato da **Davide Trapani**, dottorando presso il **Politecnico di Torino**: «Solo con un approccio sinergico al problema della **decarbonizzazione** dei trasporti e sfruttando quelle realtà in cui possono coesistere diverse tipologie di utenti finali si potrà dare la spinta decisiva per avviare il processo di transizione».

Loreno Leri, direttore del Marketing Strategico di Kiongroup, definisce «importante la nascita nel nostro Paese di "**Hydrogen valley**" in modo che le aziende utilizzatrici possano usufruire di idrogeno a costi competitivi ottenuti dalle elevate economie di scala». Inoltre, come espresso da **Vincenzo Minutolo** direttore del dipartimento di Scienze dell'ingegneria energetica e ambientale di **Crs Laghi**: «Saranno importanti anche delle politiche industriali che permettano di rendere l'idrogeno competitivo». La riflessione è aperta, a partire da un'azienda della provincia di Varese.

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it

