

**BIGLIETTERIA
FERROVIARIA**

ACQUISTA QUI!

Scopri le offerte per i treni Alta Velocità e non solo!



**TRENITALIA
.ITALO
SNCF**

Ferrovie.it

da **Brevi trasporti** del 08 ottobre 2021

La logistica sulla via dell'idrogeno

Comunicato stampa FLC

Sarà l'idrogeno a contribuire in modo sostanziale alla decarbonizzazione del trasporto e della logistica? L'obiettivo della totale eliminazione dei gas serra, fissato dall'Unione Europea entro l'anno 2050 sembra un obiettivo lontano ma non per questo facile da raggiungere. Tra le diverse fonti di energia ecologiche per i mezzi di trasporto, l'idrogeno sembra a tutti gli effetti una via promettente.

Per fotografare lo stato dell'arte dell'idrogeno come combustibile per l'autotrasporto, il Freight Leaders Council ha organizzato, il 6 ottobre scorso, presso la Fiera di Bologna, nell'ambito dell'HESE, Hydrogen Energy Summit&Expo, un incontro di approfondimento, un confronto tra vari attori della catena logistica e della produzione di energia, dal titolo "La Logistica sulla via dell'Idrogeno".

Presenti a dibattere l'argomento il CNR per il mondo della ricerca; Biomet come produttore di combustibili alternativi alla benzina e al gasolio; Scania come costruttore di veicoli pesanti; Fercam e Gruppo Smet, due grandi operatori logistici; Poste Italiane, un player a tutto campo; Malpensa Intermodale e Interporto di Bologna, due nodi infrastrutturali logistici.

"La Logistica sulla via dell'Idrogeno" ha voluto fare il punto sulle potenzialità, i vantaggi e gli eventuali punti deboli dell'impiego dell'idrogeno, che potrebbe ridurre e annullare l'impatto del trasporto sull'ambiente", ha dichiarato Massimo Marciani, Presidente del Freight Leaders Council. "La posizione del Freight, come sempre, è indipendente, neutrale rispetto alle varie tecnologie che si prefiggono l'abbattimento del gas serra, alla ricerca della soluzione migliore per i diversi contesti operativi".

Il bilancio a lungo termine dell'UE nei prossimi sei anni sosterrà la transizione verde con la creazione di hydrogen valleys entro il 2024 e con ingenti investimenti di 2025 al 2030.

Da 24 a 42 miliardi di euro per la realizzazione degli elettrolizzatori, che separano l'idrogeno dall'ossigeno; da 220 a 340 miliardi per connettere la produzione di RES, Renewable Energy Sources; da 160 a 200 miliardi per gli utilizzi nei settori applicativi. Dati sottolineati da Giuseppe Napoli, esperto dell'ITAE, Istituto di Tecnologie Avanzate per Energia, fondato nel 1980 dal CNR, con sede a Messina. "L'idrogeno può svolgere un ruolo determinante nel futuro dei trasporti su strada e nella qualità dell'aria in ambiente urbano: i veicoli elettrici a fuel cell sono a zero emissioni e non emettono né CO₂ né altri inquinanti dannosi per la salute umana (NO₂, polveri sottili)".

L'idrogeno verde si può produrre in casa, con un grande vantaggio per l'economia del Paese, non è necessario importarlo dall'estero come si fa per altre fonti energetiche.

"Per questo riteniamo necessario che il Governo italiano approfondisca l'argomento, anche proponendo un 'decreto idrogeno', che faciliti l'introduzione di questa fonte alternativa di energia", ha dichiarato Romolo Ferorelli, Consigliere di Amministrazione di Biomet. "Biomet sta costruendo tre cantieri e ha fatto partire una start up che investe a sua volta nelle start up che lavorano lungo la filiera dell'idrogeno. Vogliamo ricordare che metano, biometano e idrogeno non sono pericolosi e fanno bene al Paese".

Gli interporti e gli scali merci aeroportuali, nodi di scambio tra le modalità del trasporto, potrebbero essere i luoghi dove i mezzi a idrogeno potrebbero trovare impiego e rifornimento.

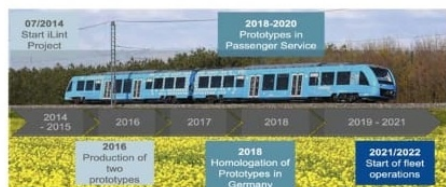
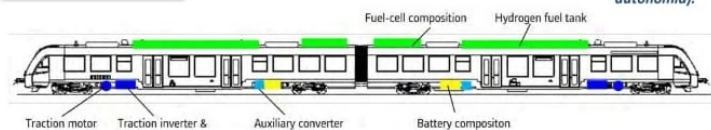
"Malpensa Intermodale è un punto di aggregazione del trasporto, dove si possono generare economie di scala e una serie di vantaggi, anche per l'ambiente. Valutiamo tutti gli scenari, anche quello dell'introduzione dell'idrogeno, e puntiamo ad accordi con grandi flotte" ha detto Umberto Ruggerone, Amministratore Unico di Malpensa intermodale.

Applicazioni nel trasporto ferro-tranviario



Treni a H₂ in sostituzione dei treni diesel per le tratte non elettrificate (circa il 28% in Italia). I costi per elettrificare alcune linee sono elevatissimi per la morfologia del territorio

I treni ad idrogeno rappresentano una soluzione competitiva rispetto alle batterie già oggi per la sostituzione dei treni diesel (elevata densità di energia, rapidità di rifornimento ed autonomia).



Recente accordo di SNAM con RFI e Alstom per la realizzazione di treni H₂ in Italia

Avviato in Italia il progetto H₂SeO di Trenord con FNM in Lombardia (Tratta Brescia-Iseo)



Treni a idrogeno: il MIMS finanzia con 220 milioni di euro 3 progetti in Abruzzo, Sardegna e Sicilia

GRUPPO DI LAVORO IDROGENO PRIME INDICAZIONI per una STRATEGIA ITALIANA RICERCA IDROGENO (S I R II)



TRL 5-7
Progettazione, sviluppo, certificazione e omologazione di veicoli a idrogeno e per creare infrastrutture appropriate di refuelling basate su elettrolizzatori ad alta pressione e comprendere il potenziale di mercato e le implicazioni normative

- TRL 3-5**
- Sviluppo di nuove architetture di sistema per soluzioni di grande potenza in grado di:
 - aumentare la vita utile
 - ottimizzare il BoP per la specifica applicazione
 - Sviluppo di sistemi e processi per lo stoccaggio di idrogeno:
 - a bassa pressione in idruri metallici
 - in forma liquida
 - mediante carrier di idrogeno
 - Sviluppo di componenti e tecnologie per la realizzazione di stazioni di rifornimento di capacità adeguata

- TRL 2-3**
- Sviluppo e impiego di nuovi materiali, nuove tecnologie e nuovi processi:
 - sviluppo di celle a combustibile per applicazioni di grande potenza
 - integrazione di sistemi di stoccaggio idrogeno a bassa (idruri) e alta pressione
 - soluzioni innovative per lo stoccaggio idrogeno



Che l'idrogeno si possa produrre autonomamente, da fonti rinnovabili, è un punto decisamente a favore di questa tecnologia.

"Per l'introduzione dell'idrogeno nel settore dei trasporti ci sono finanziamenti a disposizione" ha ricordato Marco Spinedi, Presidente dell'Interporto di Bologna. "Inoltre la possibilità di autoprodurre l'idrogeno, ad esempio dall'acqua, anche quella reflua dalle lavorazioni industriali, sgancerebbe parte dell'approvvigionamento dalle logiche finanziarie internazionali che fanno fluttuare i prezzi e permetterebbe di risparmiare sulla bolletta energetica che l'Italia paga ai fornitori esteri".

All'incontro "La Logistica sulla via dell'idrogeno", organizzato dal Freight Leaders Council, non sono mancati i punti di vista di chi produce veicoli industriali e quelli di chi fornisce servizi di trasporto e logistica.

Paolo Carri, Head of Sustainable Solutions, Scania Italia ha confermato che "... Scania rimane aperta a tutte le tecnologie, motori e carburanti che rappresentino un vantaggio in termini di rispetto dell'ambiente. Per il segmento dei veicoli pesanti riteniamo che la via dell'idrogeno rimanga al momento in una fase sperimentale, anche se a pieno diritto nelle possibili risposte tecnologiche alla domanda di elettrificazione del trasporto".

Chiara anche la posizione degli operatori logistici presenti all'incontro di Bologna.

"Per Fercam l'idrogeno è la soluzione futura per fare distribuzione a medio e lungo raggio a zero emissioni" afferma Dino Menichetti, Regional Manager di Fercam Logistics&Transport. "Con il CNR stiamo studiando dei prototipi a idrogeno, per comprenderne l'efficienza operativa e i costi. A Roma abbiamo lanciato un progetto pilota, un prototipo di veicolo da distribuzione urbana che monta in parallelo una power-train elettrica e un sistema fuel-cell a idrogeno".

Posizione di apertura degli operatori logistici verso l'idrogeno, per abbattere l'inquinamento ma anche per sganciarsi dalle fluttuazioni di prezzo di altri carburanti.

"Abbiamo scelto la strada dei mezzi stradali a LNG ma oggi subiamo il forte aumento dei prezzi di questo carburante, speriamo temporaneo, dovuto a fattori esterni e in gran parte speculativi. La possibilità di autoprodurre l'idrogeno lo rende molto interessante, anche perché sganciato da fluttuazioni speculative del prezzo", così Domenico De Rosa, Amministratore Delegato del Gruppo Smet.

Per chi mette su strada tanti tipi di veicoli diversi, esplorare diverse alternative ecologiche, idrogeno incluso, è una necessità.

"La sostenibilità è la nostra stella polare, abbiamo l'obiettivo di diventare carbon neutral nel 2030", ha dichiarato Massimiliano De Masi, responsabile Innovazione di Poste Italiane. "Già nel 2022 la CO₂ emessa durante le nostre attività si ridurrà del 40%. L'idrogeno fa sicuramente parte delle soluzioni per raggiungere la decarbonizzazione del trasporto. Siamo interessati a trovare partner per impiegare questa fonte energetica, ma si deve poter contare su un'infrastruttura di produzione e ricarica che sia diffusa sul territorio".

Per Massimo Marciani, Presidente del Freight Leaders Council, l'incontro tra operatori ed esperti del settore impegnati nei diversi momenti della filiera "...si è confermato, una volta di più, l'approccio ideale per portare avanti il dibattito su un tema fondamentale, la sostenibilità ambientale della logistica e del trasporto, un settore che svolge il fondamentale ruolo di ruote dell'industria".

Comunicato stampa FLC - 08 ottobre 2021

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.