

COVER STORY

Idrogeno, svolta storica con la strategia europea

Tanti progetti in campo avranno un ulteriore slancio. Se ne è dibattuto nell'ultimo evento digitale di Anima Confindustria con Assolombarda, H2IT e Fast

.....
di Ivonne Carpinelli

report a pag. 8

Efficienza:
Usa battono Ue

rinnovabili a pag. 11

L'Africa e il ritardo
nelle Fer

scenari a pag. 13

Decarbonizzare
senza danni collaterali

SOMMARIO



- **3 \ COVER STORY** di Ivonne Carpinelli
IDROGENO, SVOLTA STORICA CON LA STRATEGIA EUROPEA
Tanti progetti in campo avranno un ulteriore slancio. Se ne è dibattuto nell'ultimo evento digitale di Anima Confindustria con Assolombarda, H2IT e Fast
- **8 \ REPORT**
INVESTIMENTI IN EFFICIENZA: GLI USA BATTONO L'UE
- **10 \ VISTO SU QE**
RETI ENERGIA UE, EUROPARLAMENTO: "FONDI SOLO AI PROGETTI PER LA DECARBONIZZAZIONE"
Risoluzione sulla revisione del regolamento Ten-E. Intanto arrivano le opinioni di Terna, Snam, Enel, Edison e Turboden
- **11 \ RINNOVABILI**
ECCO PERCHÉ L'AFRICA È IN RITARDO NELLE FER
Lo studio di Res4Africa ed Enel green power
- **12 \ VISTO SU CANALE ENERGIA**
ISOLE MINORI ITALIANE, PARADISI NATURALI ANCORA POCO SOSTENIBILI
Il report Legambiente 2020
- **13 \ SCENARI**
UNA DECARBONIZZAZIONE SENZA DANNI COLLATERALI
- **15 \ NEWS AZIENDE**
 - **RIFIUTI: ITELYUM ACQUISISCE INTERECO**
 - **ENEL GREEN POWER E IL FONDO NORVEGESE NORFUND COLLABORANO NELLE RINNOVABILI**

n°314
15 luglio
2020



Direttore responsabile: Agnese Cecchini
Redazione: Domenico M. Calcioli, Ivonne Carpinelli, Monica Giambersio, Antonio Junior Ruggiero
email: e7@quotidianoenergia.it - www.gruppoitaliaenergia.it/riviste/e7
Grafica: Paolo Di Censi, Ilaria Sabatino
Redazione e uffici: Viale Mazzini 123, 00195 Roma - Telefono: 06.87678751 - Fax: 06.87755725
Pubblicità: Commerciale@gruppoitaliaenergia.it - Telefono: 06.87678751

Editors: Gruppo Italia Energia s.r.l. socio unico

TUTTI I DIRITTI RISERVATI. È VIETATA LA DIFFUSIONE E RIPRODUZIONE TOTALE O PARZIALE IN QUALUNQUE FORMATO.

Registrazione presso il Tribunale di Roma con il n. 220/2013 del 25 settembre 2013

Server provider: FlameNetworks
Enterprise Hosting Solutions



e7 il settimanale di Quotidiano Energia



e7 il settimanale di QE

IDROGENO, svolta storica con la strategia europea

Tanti progetti in campo avranno un ulteriore slancio. Se ne è dibattuto nell'ultimo evento digitale di Anima Confindustria con Assolombarda, H2IT e Fast

IVONNE CARPINELLI

L'8 luglio 2020 è stata una giornata storica per l'industria dell'idrogeno. La pubblicazione della Strategia europea ha mostrato la volontà della Commissione UE di rendere l'Europa leader di questa tecnologia.

Più che di una è meglio parlare di tante tecnologie. Il panorama è florido di idee e iniziative. Guardando alle ultime novità del substrato normativo, nel 2020 si è aperta la call sull'Eu Ets Innovation fund dedicata alle tecnologie sostenibili, ha ricordato **Luigi Crema, vicepresidente H2IT, responsabile Ares Fondazione Bruno Kessler**. Il punto è stato fatto durante l'evento digitale "L'idrogeno per la mobilità di merci e persone" (9 luglio 2020), ultimo del ciclo di webinar promosso da **Anima Confindustria con Assolombarda, H2IT e Fast**.

A giugno, ha aggiunto Crema, è stata pubblicata la German hydrogen strategy. Nel 2021 sarà elaborata la Clean Hydrogen for Europe, altro tassello fondamentale di questo scenario di sviluppo.

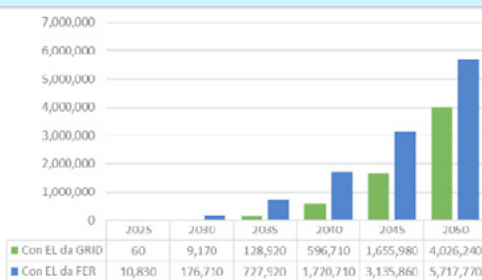


Dal 2016 e grazie al lavoro di H2IT, ha ricordato Crema, l'Italia vanta un documento che è un primo passo nell'elaborazione della strategia nazionale sull'idrogeno. Il piano, in revisione dal 2019, guarda al panorama dei trasporti nel suo complesso. Per un vero salto di qualità, l'idrogeno deve sperare nell'abbattimento dei costi di produzione: secondo Crema, 3 euro al chilo.

D'accordo su questo punto tutti i relatori. Nei prossimi decenni produrre l'idrogeno dovrà costare al massimo tra i 3 e i 5 euro al kg per essere appetibile. Capitolo a parte quello delle emissioni. Considerando l'idrogeno blu prodotto da fonti fossili tramite steam reforming "gli standard di emissioni di CO2 su LDVs e HDVs impattano sul venduto, soprattutto per il trasporto pesante", ha commentato **Michela Capoccia, responsabile innovazione transizione energetica e mobilità sostenibile di Sapio**. In tal senso l'industria cerca di districarsi tra le normative europee: la Clean vehicle directive, che impatta sul trasporto pubblico locale; la Dafi, che punta all'infrastrutturazione del paese; la Red2, che prevede la certificazione di garanzia sull'origine dell'idrogeno.

PIANO H2IT ELEMENTI ULTERIORI

ANALISI SU RIDUZIONE EMISSIONI CO₂



ANALISI SU RIDUZIONE EMISSIONI INQUINANTI



...COMPARATA CON LA RETE STAZIONI DI RIFORNIMENTO H2, LA PIU' A SUD A BOLZANO...



(fonte: <https://h2.live/>)

VALUTAZIONI E COMPARAZIONE COSTI

	Diesel	FCH	Catenary-electrified
① Financing	0.6	0.8	0.6
② Train maintenance	0.9	0.8	0.4
③ Train depreciation	0.7	0.9	0.7
④ Downtime	0.0	0.1	0.0
⑤ Infrastructure	0.1	0.7	3.0
⑥ Rail track fee	3.5	3.5	3.5
⑦ Fuel	1.9	1.5	0.4
⑧ Salary	0.5	0.5	0.5
⑨ TCO	8.2	8.7	9.0

DESTINAZIONE #2 IN EUROPA DEL TURISMO IN AUTOMOBILE ...



Per lo sviluppo della mobilità a idrogeno determinante saranno la diffusione dei veicoli e lo sviluppo dell'infrastruttura. "In termini di velocità, il rifornimento è confrontabile con un veicolo tradizionale e molto più rapido del fast charge elettrico", ha proseguito Capoccia. "In termini di spazio, la postazione ha un ingombro molto più limitato dell'equivalente a batteria". Infine, "l'idrogeno è molto più vantaggioso" se si guarda all'"incidenza dei costi di investimento sulla singola ricarica". Per questo Sapia ha deciso di far parte di una partnership pubblico-privata in California che oggi conta 41 stazioni, con altre 25 in arrivo, per il rifornimento auto.

Per la multinazionale **Alstom** l'idrogeno svelerà il suo pieno potenziale nel trasporto ferroviario. **Walter Alessandria** ha citato l'accordo con la Germania, dove circola il treno Alstom Coradia iLint, e con la Francia, con cui c'è un accordo di fornitura di treni bimodali, elettrici e a idrogeno. "In Francia puntiamo ad avere il primo treno bimodale in servizio dal 2022". In Gran Bretagna, invece, Alstom lavora alla conversione di una locomotiva tradizionale. Non da ultima l'Italia: "Lo studio di fattibilità sulla flotta minuetto, di nostra produzione, ha dato esito positivo". Entro 30 mesi "vogliamo avviare una sperimentazione".

Sperimentazione che si avvale di una garanzia: "Non ci sono differenze di prestazione tra un treno diesel e uno a idrogeno", ha garantito Alessandria. In compenso, ha precisato, "una flotta di 30 treni a idrogeno rispetto all'equivalente a diesel fa risparmiare 22.000 tonnellate di CO2 l'anno".

L'evento digitale ha anche offerto l'occasione per parlare delle iniziative in corso. **Lodovico Sinchetto, innovation powertrain director di Cnh industrial**, ha spiegato che grazie all'accordo tra Nikola, azienda dell'Arizona, Iveco e Ftp industrial entro il 2023 saranno sviluppati i primi mezzi pesanti a idrogeno. 40 tonnellate di peso con un'autonomia superiore ai 650 km.



LEGGI ANCHE

.....

IDROGENO RINNOVABILE,
INQUINAMENTO,
ENERGIA E INNOVAZIONE:
RIFLESSIONI IN VISTA
DELLA GIORNATA
MONDIALE
DELL'AMBIENTE

Il trasporto marittimo non ha il medesimo vissuto di quello terrestre, ha esordito **Paolo Guglio, senior project manager ricerca e innovazione di Fincantieri**. Il panorama delle imbarcazioni è talmente variegato (navi da crociera, perscherecci, traghetti, etc) che per "decarbonizzare il settore non esiste una singola tecnologia" ma queste "vanno combinate tra loro".

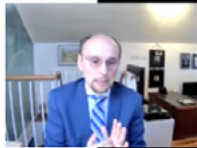
Per trasformare una nave a gas in idrogeno, ha spiegato Guglio, "i volumi all'interno dovranno essere sei volte più grandi in caso di H2 liquido e 11 volte più grandi in caso di H2 compresso". Poi ci sono i problemi relativi ai "vincoli di bilanciamento della nave tra volumi e servizi della piattaforma navale". Non da ultimi il carico incostante e il peso: "L'idrogeno è leggero ma i sistemi che ha intorno no". Infine, le "tecnologie a fuel cell non amano troppo il rollio e salinità". Dunque, ha concluso Guglio, la "riconfigurazione della nave a idrogeno è da fare ex novo. Al di là della dimensione".

Vantaggi e sfide tecnologiche

Vantaggi	Soluzione Zero Emission	Compliance con EU/IMO policies	Integrazione settoriale
Sfide tecnologiche	Densità volumetrica	Pesi	Volumi
	Vibrazioni	Rollio	Salinità
	Profili di funzionamento	Potenza minima del singolo componente	Assenza di un quadro normativo
Sfide infrastrutturali	Disponibilità di combustibile	Punti di rifornimento	Integrazione con infrastruttura a terra

FINCANTIERI
The sea ahead

5



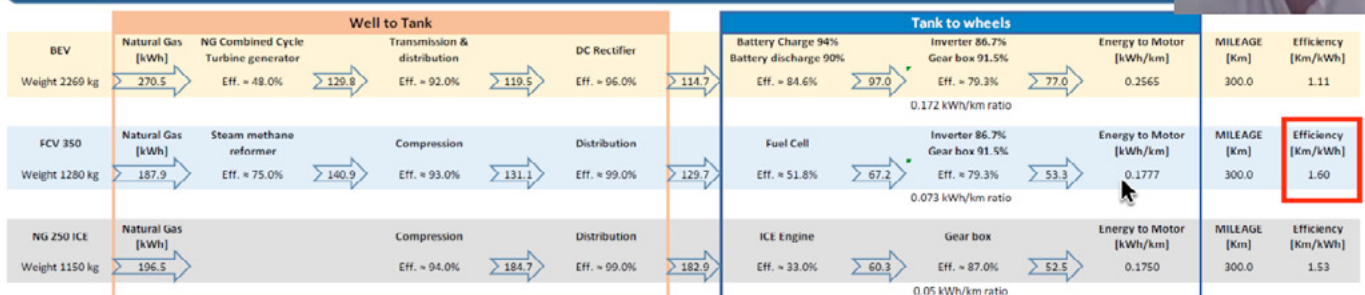
Eni punta tutto sulla produzione di idrogeno dai rifiuti, in partner con NextChem. **Luigi Gargiulo**, sustainable mobility director dell'azienda, ha spiegato che l'idrogeno così prodotto non è green ma deriva da quella frazione di rifiuti non altrimenti utilizzata costituita da plastiche miste e combustibile solido secondario. In Italia sta realizzando due stazioni di servizio: a Milano e nell'area di Venezia.

Hyundai, ha spiegato l'**Ev strategy manager Edoardo Torinese**, vuole investire 6,7 miliardi di euro sulla produzione di treni, navi e droni. Le unità annualmente prodotte saranno 700.000 a fronte di 51.000 i nuovi assunti. Entro il 2025, poi, con la joint venture Hyundai hydrogen mobility, produrrà 1.600 camion con un'autonomia di 400 km.

Cristiano Musi, ceo Landi Renzo, ha riportato al centro della discussione il fattore appetibilità: "L'obiettivo è di raggiungere un range di costo tra 2 e 3 euro al chilo, come media ponderata tra renewable e steam reforming. Sarà possibile tramite un percorso di investimenti che dovrà andare avanti nei prossimi anni".

Improver of efficiency

In well-to wheel scenario FCEV could have the best efficiency



www.energy.gov/sites/prod/files/2014/03/f9/thomas_fcev_vs_battery_evs_&_al

"In Vehicle" point of view



Test cycle: [NEDC](#)
1 kg H2 converted in 3.74 l gasoline

Investimenti in efficienza: gli Usa battono l'Ue

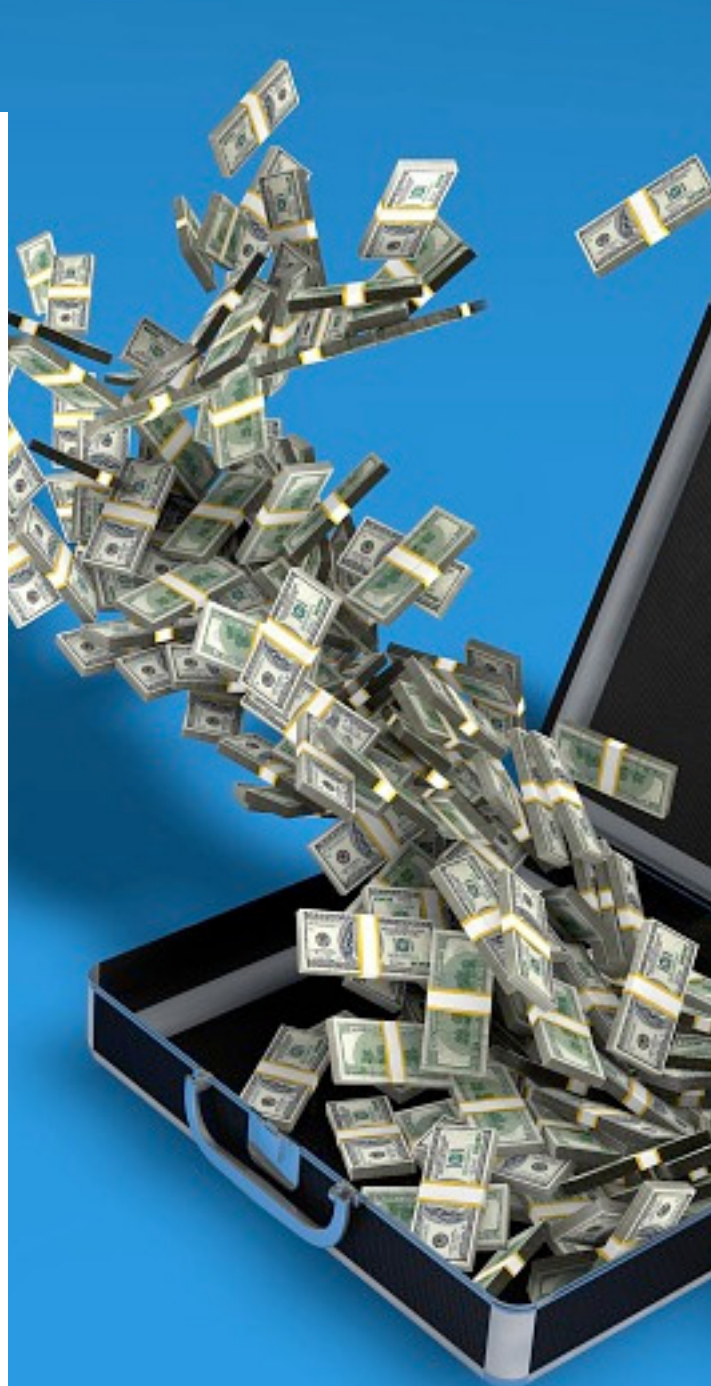
REDAZIONE

Chi sta investendo nell'efficienza energetica e perché è importante? Questa la domanda alla base del report "Going green" redatto dal dipartimento Economia dalla European investment bank. I dati contenuti nella pubblicazione sono frutto di una "survey" del 2019 condotta su un campione di 13.500 imprese di tutte le dimensioni tra Europa e Stati Uniti.

Guardando al dato aggregato, gli Usa raggiungono un 47% delle aziende che hanno investito in efficienza energetica rispetto al 40% dell'Europa, dove i paesi trainanti sono: Slovacchia, Spagna, Repubblica Ceca, Austria, Slovenia, Portogallo e Svezia (come fanalino di coda in UE troviamo Lituania, Estonia, Grecia, Romania e Francia).

I dati dell'Europa segnano comunque una variazione positiva rispetto alle rilevazioni del 2018, con le imprese comunitarie che in media assegnano il 10% dei loro budget di investimento all'efficienza, contro il 12% stimato negli States.

Il costo dell'energia è il fattore determinante sulla scelta d'investimento: molto sentito nel sud Europa, riporta la Bei, meno in nord America dove, ad esempio, si approfitta delle risorse domestiche di unconventional oil&gas per calmierare i prezzi.



Alla luce dei dati, secondo i tecnici della Banca, non bisogna lasciare troppi spazi ai rallentamenti dettati dall'emergenza Covid-19 ma, "per incentivare le imprese a fare la loro parte nel risparmio energetico e consentire loro di adattarsi a un'economia in evoluzione, l'Unione europea dovrebbero continuare gli sforzi per fornire chiari segnali di politica energetica, insieme a un quadro normativo favorevole e un migliore accesso ai finanziamenti e alle informazioni sul clima".

I DATI SULL'ITALIA

Secondo il report il 40% delle imprese che investe in Italia punta anche sull'efficienza energetica; il 53% per i settori ad alta intensità energetica. Le aziende della Penisola assegnano un decimo del loro investimento totale ai miglioramenti di efficienza e dichiarano che il 35% del loro patrimonio edilizio ha standard energetici elevati. Inoltre, più di un terzo del campione intervistato in Italia ha avuto un audit energetico negli ultimi tre anni. Le nostre società, infine, "hanno maggiori probabilità di investire in miglioramenti efficienza quando implementano pratiche di gestione avanzate".



RETI ENERGIA UE, EUROPARLAMENTO: "FONDI SOLO AI PROGETTI PER LA DECARBONIZZAZIONE"

Risoluzione sulla revisione del regolamento Ten-E. Intanto arrivano le opinioni di Terna, Snam, Enel, Edison e Turboden

ROMA, 13 LUGLIO 2020

"I progetti per le reti energetiche europee devono seguire l'evoluzione del sistema dell'energia e assicurare coerenza con le priorità delle politiche Ue, soprattutto in tema di decarbonizzazione". E' quanto chiede il Parlamento Europeo in una risoluzione sulla revisione del regolamento Ten-E, che la Commissione intende proporre entro la fine dell'anno.

Approvata venerdì a larga maggioranza (548 voti a favore, 100 contrari e 4 astenuti), la risoluzione ricorda che il regolamento Ten-E "risale al 2013, prima della firma dell'Accordo di Parigi e delle notevoli evoluzioni della politica energetica dell'Unione", ed esorta quindi Bruxelles a tenere conto "degli obiettivi energetici e climatici Ue al 2030 e al 2050, del principio dell'efficienza energetica al primo posto e di tutte le cinque dimensioni dell'Unione dell'energia".

• • • CONTINUA A LEGGERE

Ecco perché l'Africa è in ritardo nelle Fer

Lo studio di Res4Africa ed Enel green power

Lo scorso 8 luglio, durante un evento digitale, Res4Africa (R4A) ed Enel green power (Egp) hanno presentato il documento "Connecting the dots. Why only 2% of global RE in Africa?" che mostra come, negli ultimi 10 anni, solo il 2% delle energie rinnovabili installate a livello globale si trovi in Africa.

Le contraddizioni del Continente africano

Dalla lettura dello studio emerge un incremento demografico ed economico sensibile. Dal 2000 la popolazione è cresciuta di circa mezzo miliardo di persone e il Pil di oltre 1,6 trilioni di dollari; ogni anno il 4% delle persone si è "urbanizzata"; la percentuale di utilizzo di internet è passata dal 5% del 2009 al 25% nel 2017. A questo quadro dinamico si contrappone una crescita del consumo energetico esangue: nel Continente risiede il 16% della popolazione mondiale, mentre la domanda di energia rappresenta solo il 6%, di cui la metà è elettricità. L'energia è consumata in attività residenziali situate in Sudafrica e sulla sponda mediterranea. L'Africa gode di un potenziale di produzione energetica da rinnovabili immenso: idroelettrico, fotovoltaico, eolico e bioenergia potrebbero generare fino a 24.000 TWh l'anno, cioè il 90% della produzione globale di elettricità nel 2018 e 26 volte quella attualmente generata dal Continente. R4A ed Egp spiegano questa situazione con una serie di limiti strutturali: scarso supporto governativo e regolamentazioni inadeguate; carenze infrastrutturali che ostacolano interconnessioni necessarie all'integrazione energetica e difficoltà a imporre le rinnovabili come strumento indefettibile per lo sviluppo economico e industriale del mercato interno. A questo va sommata l'instabilità del mercato e un alto livello di rischio percepito dagli investitori con l'assenza di garanzie affidabili.

Il resto del mondo corre

A cinque anni dal lancio degli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Onu, l'Europa è cresciuta del 22% nello sviluppo delle rinnovabili, il Nord America +11%, America Latina +6%, India +5%, Cina +41% e il resto del mondo +13%.

ISOLE MINORI ITALIANE, PARADISI NATURALI ANCORA POCO SOSTENIBILI

Il report Legambiente 2020

ROMA, 9 LUGLIO 2020

DI AGNESE CECCHINI

Le isole minori italiane sono dei paradisi naturali in miniatura. Spaziano dai 3,4 Km² agli 83. In questi spazi, spesso non agilmente connessi con la terra ferma, sembra di essere a contatto con l'ambiente come in un'era primitiva, ma non è esattamente così. Questo evidenzia il report isole minori di Legambiente. Spesso la produzione energetica in queste oasi della natura avviene grazie a motori alimentati a diesel o altri combustibili fossili, l'acqua viene portata con navi dalla terraferma e rifiuti e reflui seguono percorsi lontani dalla economia circolare e dalla sostenibilità. "I trattamenti di acque reflue non ci sono o sono sotto procedura di infrazione per non conformità alla direttiva europea, o sotto sequestro" sottolinea Cristiana Biondo di Legambiente nel corso della presentazione del nuovo rapporto a cura dell'associazione, da cui quest'anno nascerà anche un osservatorio permanente.

• • • CONTINUA A LEGGERE

Una decarbonizzazione senza danni collaterali

..... REDAZIONE

Fare un bilancio di ciò che la decarbonizzazione dell'economia mondiale significa per i Paesi dipendenti dai combustibili fossili. Questo l'obiettivo del libro "Diversification and cooperation in a decarbonizing world : climate strategies for fossil fuel-dependent countries".

Il volume è stato pubblicato a luglio 2020 dalla Banca mondiale ed è stato redatto da Grzegorz Peszko, Dominique van der Mensbrugghe, Alexander GolubJohn, Ward Dimitri Zenghelis, Cor Marijs, Anne Schopp, John A. Rogers e Amelia Midgley (il testo non riporta "necessariamente le opinioni di The World Bank", si precisa nell'introduzione del libro, che è stato scritto esclusivamente in lingua inglese senza traduzioni).

Il primo elemento da tenere in considerazione, secondo gli autori, è che gli Stati dipendenti dai combustibili fossili affrontano rischi finanziari, fiscali e macrostrutturali derivanti dalla transizione dell'economia globale dai combustibili ad alta intensità di carbonio a nuovi paradigmi.

Il nodo da sciogliere, dunque, è se gli effetti di questa transizione sui Paesi più indietro nella conversione "green" possano essere derubricati come semplici (ma non per questo meno impattanti) danni collaterali o possano tradursi, in qualche modo, in opportunità.



Se da un lato la cooperazione internazionale sulla lotta al cambiamento climatico offre una sponda ai Paesi "a base fossile" per riconvertirsi e allargare, diversificando, le proprie attività produttive, dall'altro un salto nel vuoto, lontano dai propri punti di forza consolidati nel tempo, può apparire come una prospettiva "inquietante" per questo Stati, sottolineano gli autori del libro.

Nel volume uno dei meccanismi utili è individuato nell'articolo 6 dell'Accordo di Parigi del 2015, secondo il quale è possibile formare un "club di azione per il clima" per perseguire una cooperazione volontaria da parte di un sottogruppo di Paesi, consentendo maggiori ambizioni nell'azione di mitigazione e adattamento. Dunque, si legge nel libro, Paesi Ocse, Cina, India e altri importatori di energia hanno sufficiente potere di mercato per incoraggiare un comportamento cooperativo degli Stati maggiormente dipendenti dai combustibili fossili.



Rifiuti: Itelyum acquisisce Intereco

Lo scorso 8 luglio Itelyum, attore internazionale nel riciclo dei rifiuti industriali, ha completato l'acquisizione di Intereco, attiva nel riciclo e valorizzazione di scarti industriali speciali. Le parole di Marco Codognola, ad di Itelyum, spiegano la genesi di tale scelta: "Raggiungiamo non solo quote di mercato più ampie, ma possiamo offrire soluzioni ambientali ottimali per il settore dell'economia circolare. La strategia e le priorità proposte per il Green new deal europeo e il nuovo piano d'azione per l'economia circolare, che si concentrano sull'utilizzo di fonti sostenibili soprattutto nelle industrie ad elevato consumo di risorse, richiedono soluzioni eco-innovative e prodotti, processi e servizi efficienti al fine di attivare un efficace 'metabolismo' del rifiuto".

Enel green power e il fondo norvegese Norfund collaborano nelle rinnovabili

L'azienda guidata da Antonio Cammisecra ha sottoscritto con il fondo d'investimento scandinavo un progetto per finanziare, costruire e gestire insieme progetti per le energie rinnovabili in India. Nuova Delhi, infatti, vuole generare entro il 2022 100 GW da solare e 60 MW da eolico. Il contratto prevede per la filiale indiana dell'Enel green power lo sviluppo e la costruzione di ogni infrastruttura, mentre Norfund potrà intervenire nell'investimento sui progetti una volta raggiunto un traguardo specifico nel loro completamento, configurandosi come socio azionario.

restare informati
non è mai stato
così facile
iscriviti
alla nostra
newsletter



SCAN ME

ABBANDONARMI È UN REATO.



TESTIMONIA!

ABBANDONARE UN ANIMALE NON È SOLO UNA CRUDELTA', MA UN REATO PUNIBILE ANCHE CON L'ARRESTO. SE VEDI COMMITTERLO, CHIAMA I SOCCORSI, SEGNALE E TESTIMONIA. SARAI LA COSCIENZA DI CHI NON CE L'HA.