



Comunicato Stampa

Idrogeno, H2IT: la revisione degli investimenti del PNRR mette a rischio il settore, la sicurezza energetica e l'abbandono dei combustibili fossili. Un'occasione sprecata per dare al Paese una posizione di leadership e creare nuovi posti di lavoro. In pericolo gli investimenti fatti dalle aziende da oltre 10 anni. L'Associazione auspica l'apertura di un tavolo di confronto con i Ministeri competenti.

A seguito delle recenti notizie apparse su alcune testate giornalistiche di primaria importanza H2IT, Associazione italiana idrogeno, esprime la propria posizione in merito all'ipotesi di cancellare alcuni progetti di investimenti sulle infrastrutture di rifornimento per l'idrogeno espressa dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti On. Matteo Salvini.

L'idrogeno rappresenta un vettore energetico strategico per l'economia, la sicurezza energetica e la crescita del Paese. I 3,64 miliardi del PNRR sono fondamentali per non vanificare gli investimenti già fatti dalle aziende, su cui hanno costruito una pianificazione fino al 2026. Dal trasporto pesante a quello ferroviario e navale: tanti grandi player italiani della mobilità e le loro filiere di PMI sono già all'avanguardia, ma occorrono investimenti pubblici e certezza normativa per programmare il futuro.

Milano, 23 gennaio 2023 – In relazione alla ricognizione dei progetti previsti dal PNRR in ambito idrogeno in corso da parte del Ministro per gli Affari Europei e PNRR on. Raffaele Fitto e le dichiarazioni del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti on. Matteo Salvini, che ha espresso la volontà di cancellare gli investimenti per la realizzazione di stazioni di rifornimento dell'idrogeno su strada e su ferrovia, **H2IT - Associazione italiana idrogeno**, che rappresenta oltre 100 soci tra grandi, medie e piccole imprese, centri di ricerca e università, sottolinea **l'importanza strategica del comparto idrogeno**, sviluppato grazie agli ingenti investimenti privati delle aziende.

La revisione del PNRR comporterebbe un **grave rischio per tutto il comparto e arresterebbe la crescita di aziende italiane** in grado di assicurare al nostro Paese una **posizione di leadership nell'economia della transizione energetica e di potenziare finalmente la filiera tecnologica**. Rappresenterebbe, inoltre, **un'occasione sprecata per la creazione di nuovi posti di lavoro e per rendere il Centro e il Sud**, per le particolari condizioni meteorologiche di cui godono, **veri e propri centri di produzione di energia**.

L'Italia e importanti aziende e centri di ricerca hanno recentemente visto **selezionati e finanziati** progetti sull'idrogeno per **più di 1 miliardo e mezzo di euro** sommando gli IPCEI – Important Projects of Common European Interest (Important Project of Common European Interest) notificati, i bandi Ricerca e sviluppo approvati dal MITE a giugno 2022 e i bandi della Clean Hydrogen Partnership. Un eventuale cambio di rotta sarebbe in contrasto con la strategia di sviluppo già avviata, con ripercussioni gravi su tutto l'ecosistema e le filiere produttive legate allo sviluppo dell'idrogeno come vettore energetico.



Per continuare il percorso di sviluppo della filiera, occorre supportare la strategia nazionale, in linea con il contesto internazionale attraverso investimenti mirati. I **3,64 miliardi del PNRR dedicati all'idrogeno rappresentano un primo passo, non ancora sufficiente, ma fortemente necessario**, reso possibile grazie alla visione non ideologica ma tecnologicamente neutra promossa anche da partiti ora al governo. Si tratta di risorse su cui il comparto, fatto anche di tante PMI, fa affidamento e su cui ha costruito una programmazione nel quinquennio 2022-2026, con un importante impatto sia in termini di investimenti sia sul fronte occupazionale. **Rivedere le progettualità del PNRR senza prima un confronto con gli operatori, rischia non solo di danneggiare fortemente il comparto, ma anche di contribuire a creare un gap competitivo del nostro Paese e delle nostre imprese rispetto agli altri Paesi europei.** L'Italia, infatti, può giocare un ruolo di leadership grazie alle infrastrutture già presenti sul territorio per il trasporto del gas e all'expertise maturata in questo settore.

L'eventuale revisione dei progetti non sarebbe in linea con la programmazione europea, che ha raddoppiato gli obiettivi per l'idrogeno verde al 2030, sta investendo risorse tramite strumenti come l'IPCEI e ha annunciato l'istituzione di una Banca per l'Idrogeno.

Cancellare i progetti già previsti vanificherebbe gli sforzi fatti dal settore della mobilità. I grandi player dell'Automotive si sono già mossi con ingenti investimenti. Una scelta precisa che riguarda soprattutto la costruzione di infrastrutture idrogeno, che hanno un valore strategico enorme per lo sviluppo della mobilità a zero emissioni dei veicoli commerciali pesanti. In ambito ferroviario, inoltre, le aziende statali hanno già fatto ordini per treni idrogeno, la cui implementazione sul territorio abilita lo sviluppo di Hydrogen Valley, mentre i grandi costruttori italiani ed europei sono vicini al lancio commerciale dei primi modelli a cella a combustibile alimentate a idrogeno.

La costruzione delle infrastrutture H2 è un fattore indispensabile per lo sviluppo della mobilità a zero emissioni, sia dei veicoli leggeri, sia degli autobus che dei veicoli commerciali. Molti grandi costruttori, tra i quali una folta rappresentanza è costituita da italiani ed europei, hanno investito risorse anche nello sviluppo di mezzi alimentati ad idrogeno, per i benefici che questo tipo di tecnologia può offrire in termini di flessibilità di utilizzo, tempi di fermata per il rifornimento ed autonomia.

Alcuni veicoli leggeri e bus a celle a combustibile a idrogeno sono già disponibili sul mercato, e molti altri modelli, sia pesanti sia leggeri sono vicini al lancio commerciale. Per il **trasporto leggero**: Toyota, Hyundai e BMW; per il **TPL Bus**: IVECO BUS, Daimler, Solaris, Rampini CaetanoBus, e Industria Italiana Autobus; per i **veicoli commerciali, leggeri o pesanti**: IVECO, Hyundai, DAF, Stellantis, MAN, Daimler, Scania e Volvo; sui **treni**: fra i costruttori Alstom e Stadler, fra gli operatori interessati a progettualità con treni a idrogeno Ferrovie Nord Milano, Ferrovie della Calabria, ARST Sardegna, Ferrovie del Sud Est, Ferrovia Circumetnea; nel **trasporto navale**: Fincantieri, Grimaldi e nella **logistica della movimentazione materiali**: Toyota Material Handling.

L'Associazione auspica l'apertura di un tavolo di confronto e approfondimento con Ministri competenti per poter fornire il proprio contributo e supporto in una fase estremamente delicata che vede alcuni bandi ancora aperti e la pianificazione annunciata il 17 gennaio da parte della Commissione Europea del NetZero Industry Act, il piano industriale per il Green Deal che ha



identificato l'idrogeno insieme all'eolico, le pompe di calore e il solare tra i settori cruciali per il raggiungimento dell'obiettivo emissioni zero.

H2IT - Chi siamo

H2IT - Associazione italiana idrogeno aggrega **grandi, medie e piccole imprese, centri di ricerca e università** che lavorano nel settore dell'idrogeno. Conta attualmente **116 soci** che rappresentano tutta la catena del valore dell'idrogeno dalla produzione fino agli usi finali, comprendendo aziende che si occupano della logistica dell'idrogeno per il suo trasporto, distribuzione e stoccaggio, imprese che sviluppano le tecnologie quali elettrolizzatori e celle a combustibile, aziende della componentistica, imprese che sviluppano sistemi per l'utilizzo dell'idrogeno nei settori della mobilità, del residenziale della produzione di energia e dell'industria. Costituita nel 2005, H2IT si è posta di raggiungere gli obiettivi di stimolare la creazione dell'infrastruttura per l'uso dell'idrogeno, essere portavoce degli attori del settore e assicurare un ruolo di leadership per l'Italia nel mercato mondiale.

Per ulteriori informazioni

MY PR - Ufficio stampa H2IT

Roberto Grattagliano – 02 54123452 – 338 9291793 - roberto.grattagliano@mypr.it

Fabio Micali – fabio.micali@mypr.it

SCENARI E DATI SETTORE IDROGENO

SCENARIO ITALIA

L'Italia può posizionarsi strategicamente in tutti i segmenti di riferimento del settore dell'idrogeno dalla produzione agli utilizzi finali nella mobilità, nell'industria e nella produzione di energia e calore. Il percorso intrapreso per lo sviluppo del settore idrogeno è cominciato **più di 10 anni fa** con i primi progetti dimostrativi finanziati dall'Europa e si è consolidato negli anni attraverso l'impegno e gli investimenti privati delle imprese. Grandi player italiani hanno investito sulle infrastrutture, sui veicoli e sulla loro componentistica. Ad oggi in Italia esistono più aziende che producono mezzi alimentati a idrogeno per il TPL (bus), per il **trasporto pesante su gomma**, per il **settore ferroviario**, e **stazioni di rifornimento e logistica di trasporto**, con un impatto occupazionale da un lato non irrilevante e dall'altro a grosso potenziale di crescita. Per quanto riguarda le **infrastrutture**, in Italia sono presenti player in grado di sviluppare e costruire stazioni di rifornimento, importanti aziende leader sul mercato che producono ed esportano la componentistica dedicata e imprese di ingegneria che supportano la messa a terra delle singole stazioni di rifornimento. Su quello dei **veicoli**, la quasi totalità dei maggiori costruttori operativi sul mercato europeo ha sviluppato o sta sviluppando soluzioni idrogeno, diversificando le tecnologie a zero emissioni e proponendo soluzioni diverse a seconda della funzione del veicolo. L'Italia può vantare diverse realtà attive in ambito componentistica e componenti avanzati per il settore automobilistico, dai serbatoi di idrogeno ad alta pressione, ai sistemi di potenza e costruttori di veicoli per il trasporto stradale



(Auto, bus e camion) con campioni nazionali che stanno investendo in partnership con attori esteri per portare in Europa le soluzioni idrogeno. In ambito **ferroviario** si vede gran fermento sia lato veicoli che lato componentistica, anche perché sono già stati emessi ordini per treni idrogeno, la cui implementazione sul territorio abilita lo sviluppo di Hydrogen Valley connesse grazie alle grandi quantità di idrogeno coinvolte. Nell'ambito del PNRR, l'Italia ha programmato investimenti per 3,64 miliardi per l'idrogeno (una parte degli annunciati 10 miliardi di euro di dotazione annunciati a suo tempo dall'allora Ministero dello Sviluppo Economico).

Progetti finanziati in Italia - area Imprese e Ricerca

Progetti IPCEI

La commissione europea ha notificato due pipeline di progetti IPCEI dedicati all'idrogeno, il primo Hy2Tech vede la partecipazione di 6 aziende italiane Fincantieri, Iveco Italia, Alstom Ferroviaria, Enel e De Nora (in partnership con Snam) e Ansaldo, a cui si aggiungono i due enti di ricerca ENEA e Fondazione Bruno Kessler -FBK, a cui andranno 700 milioni di fondi pubblici nazionali. Il secondo hy2use notificato a settembre coinvolge 4 progetti italiani (NextChem; RINA – CSM (Centro Sviluppo Materiali); SardHy Green Hydrogen; South Italy Green Hydrogen).

Bandi MITE per la ricerca sull'idrogeno

A giugno 2022 Il Ministero della Transizione Ecologica (MITE) aveva notificato l'elenco dei progetti ammessi ai finanziamenti messi a gara lo scorso marzo del valore di 50 milioni di euro stanziati dall'investimento M2C2 3.5 del PNRR, di cui 20 milioni dedicati a progetti di organismi di ricerca pubblici (enti e università) e 30 milioni di euro per progetti di ricerca sviluppati dalle imprese. Altri 110 milioni sono stati stanziati dal PNRR sulla stessa linea di finanziamento e assegnati all'ENEA con un apposito accordo di programma.

Per quanto riguarda il bando riservato alle istituzioni pubbliche, i progetti ammessi al finanziamento sono 7:

- il progetto MECCA dell'Università di Messina con 3 milioni di euro
- il progetto NoMaH dell'Università di Calabria; 3,2 milioni di euro
- il progetto PROMETH2eus dell'Università di Genova; 3,5 milioni di euro
- il progetto ART-2-HYDROGEN dell'Università di Parma; circa 2,1 milioni di euro
- il progetto TIPIC dell'Università La Sapienza di Roma; 2,8 milioni di euro
- il progetto ECOSTORE-H2 dell'Università del Piemonte Orientale; 3,9 milioni di euro
- il progetto PERMANENT del Politecnico di Milano; 3,4 milioni di euro.

Sono ben 15, invece, i progetti ammessi al finanziamento tramite il secondo bando, quello riservato alle imprese, che stanziava complessivamente 30 milioni di euro.

Le risorse sono suddivise tra:

- Enapter (Ottimizzazione e industrializzazione del dry-cathode per elettrolizzatori AEM); 984.000 euro
- Sapio (HyPER Mantova); 1,7 milioni di euro
- GAP Solutions (MH2 – Material Handler – H2 fuel cell powertrain); 2,4 milioni di euro

- Techfem (SMARTHYDRO GRID); 2,5 milioni di euro
- Graded (GRETHA); 2,6 milioni di euro
- Distretto Tecnologico Aerospaziale Scarl (Sviluppo di architetture propulsive ad emissioni zero per l'aviazione generale); 2,5 milioni di euro
- Eni (Innovativo Processo intEgrato per la pRoduzione intensificata di eGas da Idrogeno Verde – IPEReGas); 1,7 milioni di euro
- Archimede Srl Società di Ingegneria (Sviluppo di processo innovativo ecosostenibile per il trattamento di acque di vegetazione delle olive e acque reflue di frantoio oleario, con valorizzazione finale del contenuto organico a biocarburante avanzato); 2,2 milioni di euro
- ECOS (Sviluppo e ottimizzazione di sistemi a fonte rinnovabile per la produzione di idrogeno e sua applicazione in motori a combustione interna per la mobilità sostenibile); 2,3 milioni di euro
- Esea Automation (Soluzioni Innovative per Serbatoi per Idrogeno (SIDRO); 2 milioni di euro
- Hyter (Realizzazione di un Elettrolizzatore superiore al MW, innovativo e scalabile per la produzione di idrogeno verde pulito – SIRIUS); 2,1 milioni di euro
- GVS (MAINE – Materiali Innovativi per Elettrolizzatori); 1,3 milioni di euro
- Ansaldo Green Tech (Nuovi Elettrodi e Membrane per Elettrolizzatori a Scala Industriale: NEMESI); 2,6 milioni di euro
- Turboden (Studio, sviluppo e validazione industriale di un innovativo elettrolizzatore alcalino ad alta temperatura e pressione (300°C – 50 bar) per applicazioni hardto-abate in combinazione con recuperi termici. Acronimo: AWEHTP); 890.000 euro
- aizoOn Consulting (HEHS: High Efficiency Hydrogen Storage): in questo caso la richiesta è stata di 2,6 milioni di euro, ma il MITE scrive che il progetto è “parzialmente finanziabile”, quindi non per l'intero importo.

SCENARIO EUROPA

Gli scenari di evoluzione del mix energetico come, ad esempio, quelli tracciati da Irena, prevedono un ruolo complementare tra elettrificazione e molecole verdi in sostituzione dei combustibili fossili con una penetrazione dell'idrogeno pari al 3% al 2030 e di almeno il 12% al 2050 a livello mondiale nella domanda finale di energia (World Energy Transition Pathway – Marzo 2022 – IRENA). Lo sviluppo parallelo delle due infrastrutture (idrogeno e elettrico) porta parecchi vantaggi economici perché uno scenario misto richiederebbe 1-1.2 trilioni di euro da oggi al 2050. Uno scenario 100% elettrico potrebbe costare tra i 3 e i 5 trilioni in più (The Road to Net Zero - Maggio 2022 - ECH2A,). La visione strategica della Commissione per una UE climaticamente neutra, pubblicata a novembre 2018, prospetta la crescita della quota dell'idrogeno nel mix energetico europeo, oggi inferiore al 2 %, fino al 13-14 % entro il 2050. **Dalla pubblicazione della strategia idrogeno Europea al Repower EU, in soli due anni, gli obiettivi sono raddoppiati**, sia nella produzione europea di idrogeno verde, che da 5 milioni di tonnellate punta a 10 milioni al 2030, sia nelle importazioni anch'esse raddoppiate, per un totale di idrogeno verde utilizzato al 2030 di 20 milioni di tonnellate. L'impegno della UE è dimostrato nel ruolo che sta dando all'idrogeno nelle varie direttive e regolamenti in via di sviluppo collegati al Fit for 55.

L'Europa crede fermamente in questo vettore energetico e la dimostrazione sono le molteplici iniziative lanciate a partire dalla Clean Hydrogen Alliance per lo sviluppo dei progetti IPCEI,



l'Hydrogen Bank per lo sviluppo del mercato e tutte le iniziative legislative come ad esempio il Regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (RAFI), COM (2021) 559, dove l'idrogeno sarà obbligatorio, con un target vincolante sul numero di stazioni per paese membro.

La Commissione Europea dopo l'approvazione di un emendamento del Parlamento Europeo pone l'obiettivo vincolante di una stazione ogni 100 km, con distributori a 700 bar e con taglia minima di 2 tonnellate di idrogeno al giorno. La revisione della Direttiva sulle Energie Rinnovabili propone un target per l'uso delle energie rinnovabili al 2030 (tra il 40 e il 45% a seconda dell'istituzione). All'incirca il 5% di tale quota verrà dedicato al settore dei trasporti.

Il 17 gennaio la Commissione Europea ha annunciato il NetZero Industry Act, il piano industriale per il Green Deal, che ha identificato l'idrogeno insieme all'eolico, le pompe di calore, il solare tra i settori cruciali per il raggiungimento dell'obiettivo emissioni zero.