



A cura di
H2IT e ASSTRA

ABSTRACT

Finanziare l'acquisto di mezzi di trasporto non basta. Occorre una strategia per lo sviluppo integrato di mezzi e infrastrutture, con focus su semplificazione normativa e interconnessione settoriale per ottimizzare gli investimenti pubblici e privati. Necessarie anche risorse per la gestione dei servizi ad alto valore ambientale e interventi per la stabilità normativa.

Secondo l'*European Alternative Fuels Observatory*, nel 2022 erano in circolazione 206 autobus a idrogeno nell'Unione Europea. Per stimolare la domanda e l'offerta, il PNRR ha stanziato 3,64 miliardi di euro per la filiera nazionale dell'idrogeno, coprendo sia la produzione che gli utilizzi finali. Questo impegno si integra con i 3,88 miliardi di euro messi a disposizione dal Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile per l'acquisto di veicoli a fonti energetiche pulite, destinati a entità come Regioni,



Hydrogen

Idrogeno nel trasporto pubblico locale

Comuni ad alto inquinamento, Città metropolitane e comuni con oltre 100 000 abitanti. Inoltre, la misura M2C2 - 4.4.1 del PNRR prevede oltre 2,4 miliardi di euro per il rinnovo del parco mezzi regionali nel trasporto pubblico con veicoli puliti entro il 2026.

Completando questo quadro, il Fondo complementare al PNRR, con 600 milioni di euro, è destinato alle Regioni e Province Autonome di Trento e Bolzano per l'acquisto di autobus elettrici, a metano o a idrogeno e relative infrastrutture di alimentazione, per il trasporto pubblico extraurbano e suburbano.

È questo lo stato dell'arte dell'idrogeno nel TPL emerso dal position paper di ASSTRA - Associazione Trasporti e H2IT - Associazione Italiana Idrogeno, presentato a Bologna durante il 1° Convegno Nazionale Idrogeno nel Trasporto Pubblico su gomma.

Oltre allo scenario attuale, le due associazioni hanno messo a punto una serie di punti programmatici e di richieste strategiche alle istituzioni per sostenere, rafforzare e rendere più funzionali gli investimenti pubblici e privati nel comparto. Si tratta di iniziative concrete, in linea con gli obiettivi ambientali imposti e con quelli trasportistici delle aziende di Trasporto

Pubblico Locale. L'obiettivo è promuovere un approccio strategico che vada oltre il semplice supporto finanziario, focalizzandosi sull'armonizzazione delle normative e sulla semplificazione degli iter autorizzativi. Elementi che si integrano con una visione di sviluppo che considera inscindibili i mezzi di trasporto, come le flotte di bus alimentati a idrogeno, dalle infrastrutture necessarie.

Tale integrazione è cruciale, soprattutto per quanto riguarda l'idrogeno, che necessita di una forte interconnessione infrastrutturale. Inoltre, si punta all'integrazione tra diversi settori e tipi di mobilità, massimizzando l'efficienza degli investimenti. Questa strategia si allinea con le attuali tendenze in Europa, dove i bus a idrogeno sono già una realtà in molti paesi (Italia inclusa). Con i fondi del piano di mobilità sostenibile e del PNRR, si prevede un'estensione di queste pratiche in varie città italiane, portando con sé sia sfide che opportunità.

Di seguito i punti che ASSTRA e H2IT sottopongono alle istituzioni per sviluppare il comparto.

Sostegno agli investimenti e compensazione extracosti

Continuare a sostenere con stanziamenti aggiuntivi in *conto investimenti* il processo di transizione della flotta verso alimentazioni alternative e garantire le necessarie economie di scala. Assicurare risorse aggiuntive in *conto esercizio* attraverso l'incremento del Fondo Nazionale Trasporti per compensare i maggiori costi legati alla transizione energetica. Sono inoltre necessarie politiche che abbattano tali costi e che sappiano coordinare in maniera efficiente i vari finanziamenti. Politiche in grado di incidere sui *costi di investimento* e *costi operativi*, favorendo così i progetti innovativi industrializzabili nel medio periodo e i maggiori costi rispetto a soluzioni più emmissive.

Integrazione e semplificazione normativa: la neutralità tecnologica

Garantire l'integrazione della normativa esistente ed una maggiore omogenizzazione a livello europeo, nazionale e regionale. Semplificare i percorsi autorizzativi per agevolare lo sviluppo dei progetti e ridurre le tempistiche di attuazione. Prevedere una struttura normativa che favorisca la diffusione degli impianti di produzione dell'idrogeno in punti strategici del territorio per il rifornimento dei mezzi al fine di compensare gli *extracosti*. Assicurare la necessaria autonomia nelle scelte di investimento per il rinnovo della flotta anche a livello locale (per esempio PUMS), nel rispetto del *principio di neutralità tecnologica*.

Sviluppo domanda/offerta e sinergie con le Hydrogen Valley

Non può esserci decarbonizzazione dei consumi senza una contemporanea transizione di domanda e offerta (mercato a doppio versante). Si tratta di sfruttare le sinergie con le altre tipologie di mobilità su gomma (per esempio trasporto merci), con altri settori industriali di utilizzo, con il segmento della produzione e con la mobilità ferroviaria che farà da traino per la realizzazione di siti di produzione e lo sviluppo della logistica dedicata, in una collaborazione pubblico-privato. Questo approccio grazie alle grandi quantità di idrogeno coinvolte, favorirà la diffusione delle Hydrogen Valley. Connettere i centri di produzione con diversi utilizzatori finali permetterà di migliorare i business case e renderne sostenibile la progettualità.

Investimenti in R&S e per la competitività della filiera nazionale

Investire nella ricerca e nello sviluppo per l'approvvigionamento di idrogeno pulito e la promozione di progetti infrastrutturali per lo stoccaggio e la distribuzione e in partnership pubblico-privato per accelerare i cicli di innovazione. L'idrogeno rappre-



Si punta all'integrazione tra diversi settori e tipi di mobilità, massimizzando l'efficienza degli investimenti

presenta una grande occasione per l'Italia che possiede un comparto industriale pronto a competere a livello internazionale, un asset sui cui si deve investire. Lato infrastrutture, sono attivi player in grado di sviluppare e costruire stazioni di rifornimento, importanti aziende leader di mercato che producono ed esportano la componentistica dedicata nonché imprese di ingegneria che supportano la messa a terra delle singole stazioni di rifornimento. Lato veicoli, la quasi totalità dei maggiori costruttori operativi sul mercato europeo, ha sviluppato o sta sviluppando soluzioni a idrogeno. A queste si aggiungono attività in ambito componentistica e componenti avanzati per il settore automobilistico (dai serbatoi di idrogeno ad alta pressione, ai sistemi di potenza e ai costruttori di veicoli per il trasporto stradale, auto, bus, camion). Anche l'ambito ferroviario è in fermento sia lato veicoli che lato componentistica, anche grazie all'effetto di trasci-

namento degli ordini dei treni a idrogeno da parte delle aziende pubbliche del trasporto ferroviario.

Formazione per enti territoriali e loro coinvolgimento

Le aziende italiane hanno competenze ed esperienze importanti che provengono dal settore dei gas tecnici e dell'Oil & Gas e sono in grado di supportare i territori, le aziende pubbliche e gli Enti Locali nella gestione e nell'implementazione della filiera dell'idrogeno. In questo senso, è opportuno avere evidenza delle politiche strategiche dei Comuni inerenti all'adozione delle nuove flotte veicolari verdi, anche attraverso una mappatura dei progetti in corso che aiuterebbe il comparto industriale a pianificare gli investimenti e a rendere disponibile la molecola verde per il rifornimento dove serve.

asstra.it - h2it.it/



L'idrogeno rappresenta una grande occasione per l'Italia che possiede un comparto industriale pronto a competere a livello internazionale, un asset sui cui si deve investire