

LA RICERCA IL VERO VANTAGGIO COMPETITIVO PER IL PAESE

intervista a Gaetano Manfredi

La filiera dei carburanti liquidi sarà ancora per molto tempo decisiva. Risulta in questo senso centrale per le prospettive industriali e ambientali la funzione della ricerca. Come pensa si possano far crescere sia gli investimenti sia la cultura della neutralità scientifica?

La transizione energetica è un processo complesso che non può prescindere da una visione ampia, completa e senza pregiudizi di tutti gli elementi e gli attori che a questa possono contribuire. Il percorso che abbiamo davanti ha l'obiettivo ambizioso di arrivare entro il 2050 ad una completa decarbonizzazione del Paese, così come previsto anche dalla strategia europea in merito e come descritto nel PNR 2021-27. A tale scopo è necessaria una riduzione dei costi e dei consumi dell'energia a beneficio dei consumatori e della competitività del Paese.

In questo scenario la ricerca svolge un ruolo fondamentale: sarà possibile attuare le soluzioni per compiere la transizione energetica grazie allo studio e alla produzione di nuovi carburanti liquidi (sintetici) da filiera rinnovabile e/o con un ciclo quanto più neutrale del carbonio.



I carburanti liquidi a basso contenuto di carbonio (Lclf) possono garantire la riduzione fino quasi allo zero delle emissioni, performance elevate e costi accessibili. Tutto grazie alla strategia Clean fuels for all condivisa a livello europeo. Cosa pensa di questa prospettiva?

Nel nostro Paese la transizione verso una mobilità zero emission è già iniziata e prevede la progressiva penetrazione di mezzi di mobilità e trasporto elettrici o alimentati con bio-combustibili, insieme allo sviluppo di infrastrutture di ricarica e di rifornimento. Nel PNR 2021-2027 si presta specifica attenzione allo sviluppo della ricerca sui combustibili, come il gas naturale liquefatto GNL (meglio ancora se bio-metano), e più in generale sui bio-combustibili, coerentemente con quanto previsto anche nella Roadmap indicata dalla strategia europea STRIA (Strategic Transport Research and Innovation Agenda).

La ricerca deve sostenere un'ampia trasformazione dell'economia dei trasporti e

della mobilità, nella quale la decarbonizzazione, l'economia circolare, l'efficienza e l'uso razionale ed equo delle risorse naturali rappresentino insieme obiettivi e strumenti per realizzare un'economia più rispettosa delle persone e dell'ambiente, in un quadro di integrazione dei mercati e con adeguata attenzione all'accessibilità dei prezzi e alla sicurezza degli approvvigionamenti e delle forniture.

Nel nostro
Paese la
transizione
verso una
mobilità
zero
emission è
già iniziata
e prevede
la
progressiv
a
penetrazio
ne di
mezzi di
mobilità e
trasporto
elettrici o
alimentati
con bio-
combustibi
li, insieme
allo
sviluppo di
infrastrutt
ure di
ricarica e

di
rifornimen
to; nel
PNR
2021-2027
si presta
specifica
attenzione
allo
sviluppo
della
ricerca su
combustibi
li e bio-
combustibi
li

Come Ministero avete lanciato da poco le Linee guida per la ricerca italiana sull'idrogeno. Giustamente la sottolineatura che avete dato guarda alla complessità di tutta la filiera dell'idrogeno verde (produzione, stoccaggio, distribuzione e utilizzo) e alla sfida complessiva e non settoriale per la decarbonizzazione. Ci spiega quali sono i punti chiave della strategia e della prospettiva che vede per il nostro Paese e per l'Europa?

Come richiamato dal documento sulla Strategia Italiana di Ricerca sull'Idrogeno (SIRI), la ricerca sull'idrogeno deve avere obiettivi in sinergia con le diverse strategie e azioni a livello europeo, guardando al contempo alle opportunità e le specificità del Paese, con particolare attenzione alla fragilità ambientale e territoriale.

L'idrogeno è un vettore energetico, una molecola versatile che può contribuire alla decarbonizzazione di diversi settori produttivi, per questo sarà attiva la ricerca di base sui materiali e sulle tecnologie abilitanti. È chiaro che la strategia di ricerca

dovrà intersecarsi con le strategie industriali sullo stesso tema in modo da acquisire autorevolezza internazionale sul tema e un vantaggio competitivo per le nostre aziende a livello globale.

Pertanto la ricerca non si focalizzerà solo sugli elettrolizzatori per la produzione di idrogeno verde, ma anche sulle altre tecnologie di produzione, su soluzioni diversificate di stoccaggio e trasporto che evidenzieranno l'importanza degli usi finali e di come l'idrogeno possa assumere un ruolo importante nell'ambito dei Positive Energy District (PED).

Inoltre, nella fase di transizione all'idrogeno completamente verde, un ruolo importante è rappresentato dall'idrogeno blu. A differenza della filiera alimentata da fonti rinnovabili elettriche intermittenti, l'utilizzo di gas fossile permette di sfruttare un'infrastruttura di approvvigionamento pienamente matura e diffusa sul territorio nazionale, che permette di dare sicurezza di approvvigionamento a costi per ora ancora minori rispetto alla filiera verde.

La SIRI, infine, richiama l'attenzione sulla necessità di accompagnare gli sviluppi tecnologici con azioni per promuovere un adeguato quadro normativo per la formazione di personale esperto: solo così ci doteremo delle competenze richieste e saremo in grado di far percepire positivamente ai cittadini l'utilizzo dell'idrogeno.

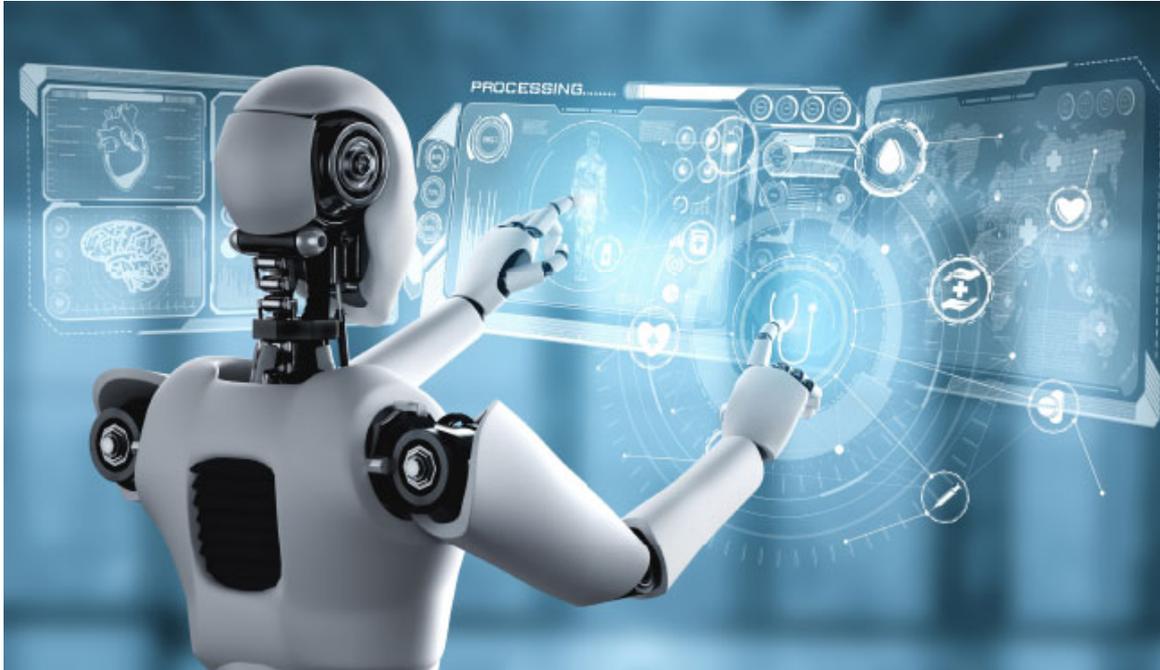
L'idrogeno
è un
veicolo
energetico
, una
molecola
versatile
che può
contribuire
alla
decarboniz
zazione di

diversi
settori
produttivi,
per questo
sarà attiva
la ricerca
di base sui
materiali e
sulle
tecnologie
abilitanti:
è chiaro
che la
Strategia
Italiana di
Ricerca
sull'Idroge
no (SIRI)
dovrà
intersecar
si con le
strategie
industriali
sullo
stesso
tema in
modo da
acquisire
autorevole
zza
internazio
nale sul
tema e un

vantaggio
competitiv
o per le
nostre
aziende a
livello
globale

Per concludere, in un momento così complicato, come quello determinato dalla pandemia, di fronte alle opportunità del Next generation EU e del PNRR, come ritiene si possa agire per trovare la migliore sinergia possibile tra formazione, ricerca pubblica e privata e industria?

Il nostro modello futuro di innovazione deve basarsi su una profonda integrazione delle fasi di innovazione, ricerca di base e ricerca applicata, industrializzazione, da un punto di vista fisico oltre che virtuale. La strategia del partenariato pubblico-privato e un modello organizzativo orientato ad un approccio integrato ritengo siano la strada migliore per raggiungere maggiore competitività e obiettivi utili a garantire il protagonismo e la sovranità del nostro Paese nei grandi scenari globali.



QUATTRO DOMANDE A RAFFAELLA PAITA



Raffaella Paita

L'emergenza Covid 19 ha avuto riflessi pesanti anche sul settore dei trasporti. Proprio in questa fase l'idea di cambiamenti sembra presa in mezzo tra una accelerazione e il rischio che la crisi renda tutto più difficile. Il Parlamento e la Commissione che lei presiede come stanno affrontando questa fase?

La prima cosa che abbiamo fatto è stata lavorare alla semplificazione delle norme. Era necessaria per rilanciare la realizzazione delle grandi opere, tema su cui Italia Viva ha insistito a lungo e presentato un "Piano Shock". Quella proposta è in parte confluita

Presidente
Commissione Trasporti
della Camera

nel “DL Rilancio”. Non si tratta di una panacea, sia chiaro, ma un buon inizio rispetto all’alleggerimento del gravame burocratico che ha fin qui bloccato il nostro sviluppo infrastrutturale. Nel frattempo, però, è spuntato un nuovo, inspiegabile ostacolo: la mancata nomina dei Commissari. Ci auguriamo che il Governo proceda a rimuoverlo in modo da poter finalmente aprire i cantieri. Ci sono opere per miliardi in ballo. Al momento la Commissione sta invece lavorando a monitorare il piano di distribuzione dei vaccini. Parliamo di una delle più impegnative operazioni logistiche mai affrontate in Italia e per vincere questa sfida è indispensabile fare fin da subito chiarezza sulle sue fasi. Quanti vaccini sono necessari? Quali sono le loro condizioni di conservazione? Dove dovranno essere stoccati? E come dobbiamo organizzare l’ultimo miglio? Per programmare bene la distribuzione bisogna rispondere a queste domande e noi lo stiamo facendo attraverso un ciclo di audizioni. Intanto abbiamo sentito le associazioni dei trasportatori. Abbiamo sentito anche il Commissario Arcuri. Altro tema a cui ci stiamo dedicando sono gli aeroporti. Bisogna trovare le risorse da iniettare nel sistema per far sì che superi questo momento di grave difficoltà. In caso contrario, quando dovremo contare su di esso per la ripartenza, lo troveremo indebolito.

Unem, l’Unione Energie per la Mobilità, nasce proprio in questi mesi allargando la

platea di rappresentanza della storica Unione Petrolifera per accompagnare questo settore essenziale all'economia e alla vita dei cittadini verso l'obiettivo, della decarbonizzazione. Quale è il suo parere su questa trasformazione?

Noi sosteniamo tutti i processi che abbiano come obiettivo la decarbonizzazione, la riduzione delle emissioni, l'incremento della mobilità sostenibile. Bisogna anche essere in grado di governare la necessaria fase di transizione anche per non creare ulteriori sofferenze sul piano occupazionale. Quindi, massima decisione nel raggiungimento degli obiettivi e capacità nella gestione della transizione.

Tra i temi all'ordine del giorno c'è la prospettiva dell'uso dei fondi del Recovery Fund e l'obiettivo del Green Deal. Unem è convinta per raggiungere l'obiettivo della decarbonizzazione serviranno tutte le opzioni, senza preclusioni o pregiudizi, e i carburanti low carbon avranno un ruolo centrale. Lei cosa ne pensa?

Tutte le sfide che puntano a ottenere un miglioramento della qualità dell'aria e dell'ambiente sono da raccogliere. All'interno del Recovery Fund sono contenute molte risorse da destinare alla strategia ambientale. Bisogna per questo farsi trovare pronti sui progetti a forte valenza green. Tra questo, ci metterei il tema dell'elettrificazione dei porti e utilizzo di carburanti a basso impatto ambientale per la portualità.

Questo percorso presuppone investimenti ingentissimi. Lei come vede questa situazione e a suo parere sul fronte normativo quali sono i passi da fare?

Il passo principale è sperare che Polonia, Ungheria e Slovenia non si ostinino nei veti e blocchino applicazione Recovery Fund! Perché in quel caso il Paese rischia di pagare un prezzo altissimo. Abbiamo un disperato bisogno di far partire questi progetti e in tempi rapidissimi.

