

# In ritardo gli aiuti su svolta a idrogeno e mobilità sostenibile

## Il fattore tempo Risorse e impatto

TORINO

**S**e sul fondo per l'auto varato dal Governo la settimana scorsa la partita deve ancora iniziare, su altri fronti si è accumulato già un po' di ritardo. È il caso ad esempio del rinnovo delle flotte di autobus in chiave green. Il Pnrr stanziava oltre 3 miliardi su questo capitolo per promuovere e accelerare il rinnovo del parco autobus sostenendo l'acquisto di mezzi ad alimentazione sia elettrica che a idrogeno. Le risorse dovrebbero essere assegnate entro il 30 giugno 2023, ma le gare devono ancora partire e il rischio di "ingolfare" il mercato si fa alto. Così come anche le procedure per la realizzazione di 40 stazioni per il rifornimento di idrogeno per autotrazione sono ancora al palo.

Più in generale c'è da chiedersi quali saranno le ricadute reali di queste misure sulla filiera industriale italiana. Industria Italiana Auto-

bus (IIA), nata nel 2019 dalle ceneri dell'ex-Irisbus - con l'ingresso nella compagine societaria di Invitalia, Leonardo e i turchi di Karsan - è l'unica fabbrica che produce autobus in Italia. Ha visto crescere la produzione nell'ultimo biennio, nonostante i problemi di liquidità e le difficoltà legate al piano di rilancio industriale. Per il 2022 ha acquisito ordini per circa 500 bus, con la previsione di salire sempre quest'anno a quota 600. IIA - 500 addetti tra la produzione, nello stabilimento in provincia di Avellino, e le attività di ingegneria, concentrate a Bologna - realizzerà i primi 4 autobus elettrici per ATVO, società veneta del trasporto pubblico locale, ma sul fronte della mobilità green serve accelerare per evitare il rischio che alle produzioni industriali italiane vadano solo le briciole delle risorse che metterà in campo il Pnrr nei prossimi mesi.

Anche la spinta per accelerare lo sviluppo delle tecnologie basate sull'idrogeno per autotrazione - sia fuel cells che motori ibridi (ICE) - è in una fase di stallo. Si tratta di tecnologie su cui stanno investendo molte imprese della filiera automo-

tive, sia costruttori di veicoli industriali (bus e truck) che componenti legati alle tecnologie a gas (gpl o metano). Nonostante il Pnrr finanzia sia la ricerca che la predisposizione della rete distributiva, i produttori però hanno bisogno di segnali politici chiari e di una attuazione rapida delle misure che consenta alla filiera italiana di creare eccellenze.

Altro capitolo è quello dei fondi Ipcei 1 e 2 - 1,1 miliardi - per accelerare lo sviluppo di tecnologie per la produzione e il riciclo di batterie. Il Mise ha fatto, a luglio, il decreto per assegnare le risorse - rispettivamente 572 e 611 milioni - destinati alle 16 imprese italiane e ai due centri di ricerca coinvolti nei progetti per i piani Batterie 1 e 2. Il Mise sta ultimando l'emanazione del Decreto di concessione delle agevolazioni, poi ci sarà l'erogazione dei contributi, a tre anni comunque dalla manifestazione di interesse. Il fattore tempo in una transizione così veloce è tutt'altro che indifferente.

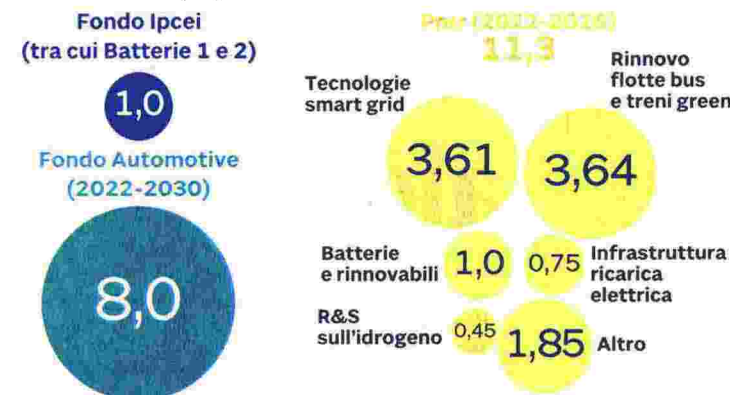
—F. Gre.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Ancora da assegnare dopo tre anni le risorse da un miliardo per la produzione e il riciclo di batterie**

### La mappa

Le risorse in campo per la transizione della mobilità. In mld di euro



Fonte: elaborazione del Sole 24 Ore su dati Anfia e Mise

