

Accordo tra Eni e Enel per l'idrogeno «verde» alle raffinerie

Dal sito Corriere della sera L'economia di Stefano Agnoli 02 dic 2020

“Verde” per l’una, “verde o blu” per l’altra, le due big company italiane - Enel ed Eni - partono comunque con un accordo sull’idrogeno, da settimane il vettore energetico più di moda e più chiacchierato dell’intero comparto nazionale dell’energia. Il ceo della compagnia elettrica, Francesco Starace, lo aveva in qualche modo anticipato nei giorni scorsi presentando la strategia al 2030 dell’Enel: faremo accordi per fornire idrogeno alle raffinerie dell’Eni. Detto, fatto. In una nota congiunta si annuncia che i due gruppi “stanno lavorando insieme per sviluppare progetti di **idrogeno verde attraverso elettrolizzatori alimentati da energia rinnovabile**”. Gli impianti – gli elettrolizzatori utilizzano l’elettricità per ricavare l’idrogeno dall’acqua – “saranno posizionati nelle vicinanze di due delle raffinerie Eni presso cui l’idrogeno verde possa rappresentare la migliore opzione di decarbonizzazione. Ciascuno dei due progetti pilota – si aggiunge – includerà un elettrolizzatore di circa 10 Megawatt e si prevede che entrambi inizino a generare idrogeno verde entro il 2022-2023”.

LO STUDIO

Perché l'idrogeno è importante per l'Italia: «Impatto sul Pil fino a 40 miliardi nel 2050»

di Redazione Economia



Grigio, verde o blu

Progetti pilota di taglia piccola, quindi, ma un primo rilevante passo dopo che nei giorni scorsi il Mise ha aperto la consultazione sulle linee guida per una Strategia nazionale. In Italia, fino ad oggi, è il Cane a sei zampe il maggior produttore e utilizzatore di idrogeno (330 mila tonnellate su 480 mila) che se ne serve appunto nelle sue raffinerie. Ma si tratta di idrogeno “grigio”, prodotto dal metano: ogni chilogrammo ottenuto rilascia circa nove chilogrammi di CO₂. Con quello “verde” le emissioni scendono a zero. “Stiamo lavorando per avere il primo sistema operativo prima della fine del nostro attuale piano triennale”, ha commentato Starace. Ad essere interessate potrebbero essere una delle bioraffinerie Eni (verosimilmente Gela) e un impianto più tradizionale (come quello di Taranto). Collocare l’elettrolizzatore nei pressi eviterà per di più di affrontare (per ora) il problema

dell'infrastruttura di trasporto. Per il ceo dell'Eni, Claudio Descalzi, “il nostro obiettivo è quello di accelerare la riduzione della nostra impronta carbonica, implementando le migliori soluzioni applicabili a basse emissioni di CO₂, verdi o blu, per ridurre le emissioni dirette e fornire prodotti bio ai nostri clienti”.

I costi e gli sviluppi

“Verde o blu”, precisa dunque Descalzi, e non si tratta solo di sfumature, visto che la compagnia sponsorizza l'utilizzo di idrogeno prodotto con metano (che produce nel mondo in grandi quantità) e poi decarbonizzato con la tecnologia Ccs di “cattura” della CO₂: l'idrogeno “blu” appunto. Una delle maggiori differenze tra i due colori risiede nel prezzo. Allo stato attuale, in Italia, si stima che il grigio costi 1-1,5 euro al chilogrammo, il blu 1,5-2 euro mentre il verde tra 6 e 8,7 euro al chilogrammo. Le prospettive di sviluppo e di maggior economicità di quest'ultimo sono però notevoli, e legate alla discesa dei costi di energie rinnovabili ed elettrificatori. La scommessa, e le divisioni sul tema registrate in passato anche tra Enel e Eni, stanno nella velocità del processo di riduzione dei costi. Ed entrambi i gruppi, inoltre, procedono anche separatamente: l'Enel sta sviluppando progetti di idrogeno verde in Spagna, Cile e Stati Uniti. L'Eni in quello blu in Italia e nel Regno Unito. Tra i grandi gruppi nazionali, peraltro, anche la Snam si sta mostrando attiva. Di recente ha chiuso un accordo per l'acquisto di una quota di minoranza nella De Nora, leader mondiale degli elettrodi per elettrolizzatori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA