

Bertoncini: sperimentazione con pochi uguali in Europa

«È una sperimentazione con pochi uguali in Europa. E i risultati sono in linea se non superiori alle previsioni». Non nasconde la soddisfazione per il progetto Ingrid, di cui è coordinatore, Massimo Bertoncini, direttore dei progetti R&S Smart Energy di Engineering-Ingegneria Informatica Spa.

«Tra le sue tante applicazioni – precisa – c'è quella a supporto della mobilità elettrica, in quanto l'idrogeno ricavato con questa tecnologia è utilizzabile per la trazione delle auto in modo molto più conveniente dal punto di vista economico e ambientale rispetto al passato».

L'idrogeno già da tempo è stato sperimentato come combustibile al posto della benzina in motori a scoppio o in veicoli elettrici con motori a celle combustibili, che ricavano l'energia elettrica da idrogeno e ossigeno. La diffusione di queste soluzioni, però, finora è stata frenata da vari problemi, tra cui il sistema di accumulo dell'idrogeno a bordo, troppo pesante, l'ingombro e la pericolosità dei serbatoi e i suoi costi di produzione, oltre alla esiguità della rete di distribuzione.

Qual è, dunque, la portata innovativa di Ingrid? «Il progetto è rilevante per due motivi – spiega Bertoncini – In primis, perché l'impianto di Troia (Foggia) ha prodot-

to idrogeno green, ossia ricavato solo con fonti rinnovabili e non con procedimenti classici (inquinanti). E poi perché la tecnologia consente di immagazzinare l'idrogeno allo stato solido, in modo sicuro a temperatura ambiente. È un gas, infatti, che si disperde facilmente nell'aria. E le precauzioni per evitarne la dispersione sono state finora molto costose. Combinato con il magnesio, invece, forma molecole stabili, è stoccabile in dischi molto pesanti, conservati non in auto ma in stazioni di servizio, dove i veicoli elettrici si limitano a raccogliere l'energia».

Prossime sfide sono la diffusione dell'infrastrutturazione di distribuzione di questa mobilità verde e altri progetti corollari di Ingrid, come «Store&go», che intende catturare la CO₂ (magari emessa dalle auto) per combinarla con l'idrogeno e generare metano verde.

Quanto ci vorrà perché si diffondano queste tecnologie? «Sono a medio termine – risponde Bertoncini – dipende dalle scelte delle case automobilistiche. E se vorranno rinunciare al business della manutenzione (stimato intorno al 20% del totale) del motore a scoppio, che si rompe molto più facilmente di quello elettrico. Le rinnovabili, intanto, in pochi anni, hanno superato le fossili e sono diventate già la prima fonte energetica».

G. D.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Massimo Bertoncini

