

Roma, 23 febbraio 2021

Gentili Senatori,

Toyota è da anni impegnata nello sviluppo della mobilità ad idrogeno, e per questo ha accolto con interesse la considerazione che il PNRR ha dato a questo vettore energetico.

Toyota produce, sin dal 2014, la prima auto di serie ad idrogeno, e ne ha appena lanciato sul mercato la nuova generazione. Troverete una breve presentazione in allegato.

Pur condividendo l'importanza del trasporto pesante per la diffusione di questo vettore nella mobilità, TMI ritiene che escludere del tutto la mobilità leggera da questo sviluppo, non sia una scelta corretta.

Infatti al punto 2.4 della proposta di PNRR (Doc. XXVII, n. 18) leggiamo:

2.4 Rete stazioni di rifornimento idrogeno.

Questo investimento mira a creare una rete di stazioni di rifornimento di idrogeno con un massimo di 40 distributori di carburante adatti ai camion per una riduzione delle emissioni legate al trasporto.

L'ostacolo principale alla diffusione delle vetture è stata, in passato, la pressione di rifornimento, che in questo caso è superata perché anche i camion necessitano di una pressione di rifornimento di 700bar, ma vi sono altre minime ma essenziali differenze tecniche da prevedere nel progetto.

Vi fa esplicito riferimento Comunicazione della Commissione Europea dell'8 luglio 2020 'A hydrogen strategy for a climate-neutral Europe', che raccomanda (p.10) di tenere conto, per le stazioni di rifornimento, dei 'different requirements for light- and heavy-duty vehicles'.

Non permettere al trasporto leggero di usufruire delle infrastrutture già finanziate e costruite per i mezzi pesanti (a 700bar) sarebbe una scelta antieconomica e significherebbe prendere una strada diversa dal resto d'Europa. Infatti nella stessa Comunicazione la Commissione (p.17) auspica una 'early adoption of hydrogen (...) in captive uses, such as local city buses, commercial fleets (e.g. taxis)' perché si tratta di una tecnologia 'matura'.

La sostenibilità economica dei distributori è un elemento importantissimo e permettere anche alle autovetture (e alla mobilità leggera in generale) di diventare 'clienti' di queste stazioni, già finanziate, le renderebbe ancora più sostenibili.

TMI quindi non chiede ulteriori finanziamenti bensì fare una scelta di buon senso e che il punto 2.4 preveda esplicitamente la costruzione di stazioni ad uso promiscuo (mezzi pesanti e leggeri).

Troverete qui di seguito la proposta emendativa con il rationale quale contributo al documento che il Senato produrrà sul PNRR.

Se lo riterrete utile, sono disponibile ad una breve conversazione di approfondimento sul tema, anche in video conferenza

In attesa di un Vostro cortese riscontro Vi invio i miei più cordiali saluti



Luigi Ksawery Luca'
Amministratore Delegato
Toyota Motor Italia S.p.A.

