

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il porto e il retroporto di Livorno si preparano a giocare la sfida dell'idrogeno

Nicola Capuzzo · Monday, March 2nd, 2026

Livorno – L'idrogeno come 'piattaforma di trasformazione' capace di riscrivere il destino industriale e logistico della costa toscana. E' stato incentrato su questo messaggio il convegno organizzato dal Propeller Club Port of Leghorn che si è tenuto presso l'Interporto Toscano Amerigo Vespucci riunendo i massimi esponenti della ricerca, dell'industria e della politica regionale per cercare di definire i contorni della futura Hydrogen Valley Toscana.

In apertura, la presidente Maria Gloria Giani Pollastrini ha ricordato come Livorno debba superare la frattura prodotta dai cambiamenti degli ultimi decenni attraverso una 'nuova narrazione condivisa' e che l'idrogeno rappresenta l'occasione concreta per ricostruire filiere e attrarre investimenti qualificati, a patto di un cambio di mentalità: "La città deve smettere di guardare al passato e proporsi con un'immagine solida, affidabile e proiettata al futuro". In questa prospettiva, il vettore energetico può essere la chiave per trasformare il territorio in un nodo di primo piano nel Mediterraneo.

Dopo i saluti del presidente dell'Autorità di sistema portuale, Davide Gariglio, che ha evidenziato l'enorme potenzialità dell'area grazie alla futura Darsena Europa, è seguito l'intervento della presidente dell'interporto Vespucci, Monica Bellandi, che ha candidato l'area retroportuale come hub di produzione dell'idrogeno verde, quindi una "fabbrica di energia" di prossimità, con uno stoccaggio operativo di superficie funzionale al rifornimento immediato del trasporto pesante e delle attività di movimentazione merci. Una soluzione pragmatica che punta ad abbattere gli elevati costi logistici legati al trasporto del vettore da aree remote, e può aumentare l'autonomia e l'attrattività competitiva del territorio livornese.

Il pragmatismo è stato il filo conduttore anche degli interventi tecnici. George Madessis (presidente Ineos Inovyn Italia) ha ricordato che l'Europa, pur emettendo solo l'8% della CO2 mondiale, sta sostenendo costi altissimi per decarbonizzare, ed inoltre "le aziende cinesi stanno già preparando la seconda ondata tecnologica, quella dell'idrogeno, dopo quella elettrica," ha avvertito. In questo scenario, la Toscana parte da una posizione di forza: l'impianto Ineos di Rosignano produce già 5.000 tonnellate di idrogeno l'anno, la quota più alta in Italia via elettrolizzatore e può essere un polo di riferimento per l'idrogeno. Replicando il modello già avviato con successo nel porto di Anversa, Madessis propone la produzione di metanolo attraverso la combinazione di idrogeno e CO2 come risposta concreta e pulita alle esigenze di decarbonizzazione delle navi.

Madessis ha informato che coordinerà un gruppo tecnico composto da circa venti imprese con l'obiettivo di presentare entro aprile 2026 il dossier di candidatura per la Hydrogen Valley Toscana in sede europea. L'iniziativa vuole connettere la produzione con stoccaggi di enorme scala, come l'ipotesi di utilizzare i pozzi sottomarini esauriti nell'Adriatico per confinare in totale sicurezza grandi volumi di gas per oltre cinque secoli. Una strategia che integra i grandi volumi industriali con le necessità della logistica intermodale, e prevede l'installazione di elettrolizzatori direttamente nei nodi di scambio (come l'Interporto) per alimentare camion e treni, sulla scorta dell'esperienza già maturata in Germania con oltre duecento mezzi pesanti a idrogeno operativi.

L'idrogeno verde ha comunque una sostenibilità economica ancora da raggiungere; lo ha spiegato Alessandro Bianchini, del Dipartimento ingegneria industriale dell'Università di Firenze: oggi in Italia costa circa 6 €/kg, contro l'1,5 €/kg di quello "grigio" prodotto da fossili. La sfida è dunque dimezzare questo costo entro il 2030 per rendere il vettore più competitivo.

Secondo il professor Cristiano Nicolella (Polo Magona) la Toscana ha una competenza tecnologica e accademica straordinaria, ma a questa preparazione tecnica non corrisponde ancora un mercato maturo, perché frenato dai costi elevati e dalla limitata disponibilità di energia rinnovabile per la produzione di idrogeno verde. Il professore ha illustrato come, in questo contesto, la provincia di Livorno sia il setting ideale per una filiera industriale che vada dal polo chimico di Rosignano alla bio-raffineria di Livorno, dove l'idrogeno è fondamentale per produrre biocarburanti come l'Hvo e, in una prospettiva di lungo termine orientata allo shipping, come Livorno potrebbe evolvere in un hub logistico portuale per la distribuzione di carburanti sintetici (metanolo e ammoniaca), integrando l'idrogeno con la CO2 del comparto geotermico toscano, arrivando persino a servire la siderurgia per la produzione di 'acciaio verde'.

Dal lato delle imprese locali sono arrivati annunci su investimenti importanti quali quello di Erredue Spa, rappresentato in sala dal responsabile Luca Giacomelli, di 14,5 milioni di euro per un nuovo stabilimento a Livorno dedicato ai grandi impianti di idrogeno. Parallelamente, Marco Mechi (Dumarey) ha mostrato come si stia già lavorando alla conversione dei motori heavy-duty per l'iniezione a idrogeno: una soluzione vitale per i mezzi pesanti e le macchine movimento terra che non possono essere elettrificati a causa del peso delle batterie.

Le conclusioni sono state portate da Paolo Tedeschi (direttore competitività territoriale Toscana, della Regione Toscana) che ha ribadito l'impegno dell'amministrazione per far nascere l'Hydrogen Valley, ma con un monito: "Abbiamo bisogno di un mercato vero, non di speculatori che cercano solo incentivi sulle rinnovabili senza creare industria" ed ha ricordato come la Regione punti a collegare la ricerca accademica — che in Toscana ha laboratori unici in Italia per il test degli elettrolizzatori — con le esigenze dei grandi 'utilizzatori' industriali e logistici.

In chiusura di convegno, Maria Gloria Giani ha richiamato al coraggio collettivo: nonostante la decarbonizzazione marittima sia una sfida complessa, Livorno ha le competenze e gli asset per difendere la propria identità industriale. "Serve un cambio di passo", ha concluso la Presidente, "per dimostrare che sappiamo superare i problemi e riportare la città al centro della transizione ecologica come nodo energetico protagonista."

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Monday, March 2nd, 2026 at 11:30 am and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.