

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2842

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato BORDO

Norme per l'installazione di distributori di idrogeno e di metano per autotrazione sul territorio nazionale

Presentata il 27 giugno 2007

ONOREVOLI COLLEGHI! — Com'è noto a tutti, in questo ultimo periodo si è notevolmente sviluppato il dibattito sull'inquinamento atmosferico e i suoi disastrosi effetti sulla salute dell'uomo e del pianeta, sotto forma di surriscaldamento globale.

Su scala mondiale l'impatto ambientale del settore trasporti, sia di persone che di merci, è diventato sempre più significativo. Localmente cresce l'esigenza di affrontare il tema della mobilità urbana sotto il profilo dell'efficienza energetica e della logistica dei trasporti.

Tra i problemi ambientali causati dalle sostanze emesse dai veicoli, due si distinguono in modo particolare: 1) l'inquinamento e i conseguenti effetti sulla salute; 2) la pericolosa concentrazione di prodotti tossici negli ambienti cittadini. Come si evince da uno studio dell'Organizzazione mondiale della sanità, qui riportato in

parte, « la media dei livelli di PM10 nelle città italiane nel periodo 2002-2004 è passata dai 26.3 ai 61.1 mg/m³. L'impatto dell'inquinamento dell'aria sulla salute umana è allarmante: 8.220 decessi all'anno, in media, sono attribuibili alle concentrazioni di PM10 superiori ai 20 mg/m³. Questo corrisponde al 9 per cento della mortalità per tutte le cause (esclusi gli incidenti) in una popolazione sopra i 30 anni di età. L'impatto della mortalità a breve termine è di 1.372 decessi, cioè 1,5 per cento della mortalità totale nell'intera popolazione. Anche i livelli dell'ozono nell'atmosfera destano preoccupazione: l'impatto dell'ozono a concentrazioni superiori ai 70 mg/m³ è stimato dello 0,6 per cento di tutte le cause di morte ».

La combustione dei veicoli genera anidride carbonica (CO₂): « gas serra » responsabile del surriscaldamento dell'atmo-

sfera su scala mondiale. Ciò si presenta ormai come un problema tangibile che lascia temere una catastrofe ecologica di ampia scala a breve-medio termine.

Per fare fronte a questi problemi, alla fine del XX secolo, le disposizioni sulle emissioni di gas si sono inasprite: in particolare, con l'introduzione delle norme europee « Euro », i produttori di automobili sono stati stimolati a ridurre le emissioni tossiche e inquinanti dei veicoli progettando motori « moderni ». Nello stesso tempo, il numero di veicoli e i chilometri percorsi sono aumentati vertiginosamente, neutralizzando i traguardi raggiunti grazie al miglioramento dei motori.

Oggi il problema dell'inquinamento causato dai trasporti può essere combattuto costruendo dei veicoli appropriati, ma anche considerando una riorganizzazione profonda del sistema e delle abitudini di ogni cittadino.

L'idrogeno non è una fonte di energia: non è possibile trovarlo in natura sotto forma di H₂, ovvero la composizione chimica dello stesso idrogeno. Esso costituisce quindi un vettore, un mezzo di trasporto dell'energia stessa, ottenibile attraverso l'impiego di fonti pulite e rinnovabili. L'utilizzo di energie rinnovabili, inoltre, permette di accedere all'indipendenza energetica. La produzione di idrogeno non sarebbe più dipendente da circoscritte aree del pianeta: potrebbe avvenire localmente ed essere distribuita localmente. È intuibile che si tratterebbe di una svolta radicale per il funzionamento dell'economia energetica.

L'idea della transizione da un'economia del petrolio verso un'economia dell'idrogeno è un tema ricorrente e oggi siamo

dotati dei mezzi tecnologici per affrontarlo.

La Commissione europea, nell'ambito della ricerca sull'energia, ha preso posizioni particolarmente favorevoli sull'utilizzo dell'idrogeno. Il progetto CUTE (*Clean Urban Transport for Europe*) di introduzione di autobus all'idrogeno in nove città europee ha ormai preso forma.

Il Giappone, *leader* mondiale nella produzione di veicoli a pila a combustibile, dimostra un grande impegno nell'investimento sui « veicoli appropriati » e in particolare nell'uso dell'idrogeno.

Gli Stati Uniti d'America conducono ricerche equivalenti per mezzo del programma « *Freedom Car* » (Cooperativa « *Automotive Research* »), finalizzato alla costruzione di veicoli a idrogeno e a pile a combustibile.

Anche il Canada si distingue grazie a un Istituto di ricerca sull'idrogeno che effettua *test* a dimensioni naturali nella città di Vancouver.

Si ritiene fondamentale che anche l'Italia attivi misure idonee a favorire la maggiore sostenibilità ambientale del traffico automobilistico e la diffusione di carburanti alternativi a quelli prodotti dalla trasformazione del petrolio.

Si fonda su queste considerazioni un ampio movimento civico impegnato nella sensibilizzazione dell'opinione pubblica italiana su questo tema specifico, le cui riflessioni sono state raccolte dal proponente e arricchite con l'elaborazione della presente proposta di legge, sull'installazione di distributori di carburante cosiddetti « *multienergy* » — con impianti per la vendita dell'idrogeno e del metano per autotrazione — che si sottopone alla Vostra attenzione.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Finalità).

1. La presente legge reca norme finalizzate all'installazione di distributori di idrogeno e di metano per autotrazione sul territorio italiano da parte delle aziende petrolifere pubbliche e private.

ART. 2.

(Termini).

1. In attuazione dell'articolo 1, è prevista l'installazione di almeno un distributore di idrogeno e di metano per autotrazione ogni 50.000 abitanti entro il primo anno dalla data di entrata in vigore della presente legge e di almeno un distributore ogni 5.000 abitanti entro il quinto anno dalla medesima data di entrata in vigore.

ART. 3.

(Incentivi).

1. Al fine di incentivare l'installazione dei distributori di idrogeno e di metano per autotrazione, è istituito, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, un apposito fondo cui è devoluto lo 0,5 per cento del prelievo fiscale realizzato sulla vendita di carburanti prodotti da fonti fossili.

2. Il Ministro dello sviluppo economico provvede, con proprio decreto, ad adottare un regolamento recante i criteri e le modalità di istituzione e di funzionamento del fondo di cui al comma 1.

3. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ART. 4.

(Modalità di produzione dell'idrogeno).

1. Le aziende produttrici di idrogeno hanno l'obbligo di produrlo esclusivamente con l'ausilio di energie rinnovabili.

ART. 5.

(Divieto di importazione dell'idrogeno).

1. È fatto espresso divieto di importare idrogeno da Paesi che non sono membri dell'Unione europea.

