

Commercializzazione del metano per autotrazione

Dichiarazione di voto dell'on. Laura Froner, Gruppo Pd

Signor Presidente, intervengo per annunciare il voto favorevole del Partito Democratico su questo provvedimento, che ha visto un lavoro costruttivo e unitario in Commissione. Si tratta di un lavoro durato un paio d'anni - non è stato un lavoro breve - che ha dovuto tener conto, purtroppo, necessariamente delle minori risorse a disposizione e quindi ha operato diversi tagli rispetto alle proposte iniziali. Di positivo tuttavia vi è stato, nel corso dell'elaborazione in Commissione, il lavoro crescente per non creare disparità tra autoveicoli a metano e GPL - dato che meritano entrambi di essere sostenuti - e un'azione di sostegno allo sviluppo del biometano da utilizzare accanto al metano.

L'impiego del metano per autotrazione non è, peraltro, un fenomeno recente, ma risale agli anni Trenta e si è sviluppato discretamente fino agli anni Cinquanta quando l'alimentazione a benzina si è fermata indiscutibilmente. Tuttavia, in questi anni, con il consolidarsi della coscienza ecologica e la crescente attenzione al contenimento delle emissioni degli autoveicoli, il metano è ritornato a godere di maggiore considerazione da parte delle industrie e dei consumatori e viene considerato il più ecologico tra i carburanti attualmente disponibili.

Come hanno già rilevato i colleghi intervenuti in sede di discussione sulle linee generali, un'auto alimentata a metano risulta ambientalmente preferibile rispetto ad un'autovettura a benzina perché produce il 18 per cento in meno di CO₂, il 72 per cento in meno di ossido di azoto, il 75 per cento in meno di monossido di carbonio, l'82 per cento in meno di idrocarburi incombusti e l'88 per cento in meno di ozono. Ma l'uso del metano per autotrazione ha molti altri vantaggi: offre condizioni di sicurezza superiori rispetto agli altri carburanti.

Com'è noto è contenuto in appositi serbatoi ad una pressione di esercizio di 200 bar, serbatoi che sono però collaudati a una pressione di 300 bar e che sono progettati per resistere ad una pressione di almeno 450 bar. Il gas metano inoltre essendo fornito principalmente attraverso un'estesa rete di metanodotti non richiede, se non in alcuni casi, il trasporto con automezzi pesanti, limitando fortemente il rischio quindi di incidenti sulle strade e annullando totalmente il rischio di mancato approvvigionamento dei distributori. Infine, come ho detto, dato che in Italia il gas metano viene utilizzato come carburante fin dai primi anni Trenta, è una soluzione ormai collaudata e sicura.

Tra gli altri vantaggi ricordo che è importante per la politica energetica del nostro Paese perché proviene da fonti di approvvigionamento in gran parte diverse da quelle del petrolio ed è conveniente per l'automobilista perché in base ad una valutazione che risale al 2009 - anno in cui in questa legislatura si sono iniziate a presentare proposte di legge su questo argomento - con 10 euro di carburante si potevano percorrere 77 chilometri con un'auto benzina, 104 con un'auto a gasolio, 136 con un'auto a GPL e 187 con un'auto a metano.

Ricordo l'interesse crescente da parte dell'industria e mi riferisco sia alle case automobilistiche che producono automezzi a metano sia alle numerose piccole e medie aziende che fanno parte della filiera, tra le quali meritano di essere citate le tante imprese anche artigianali che intervengono anche per la trasformazione successiva dei mezzi.

Un altro contributo notevole allo sviluppo dell'autotrazione a metano negli ultimi dieci anni è stato dato dal definitivo riconoscimento, come dicevo, del valore ecologico del metano con l'esenzione di questi veicoli dalle chiusure al traffico e dai blocchi temporanei della circolazione per contenere l'inquinamento, nonché da una politica fiscale favorevole da parte del Governo.

Nonostante tutte queste considerazioni positive, andavano rilevati e rimossi gli ostacoli che ancora impediscono la diffusione e l'ulteriore sviluppo dell'autotrazione a metano, ostacoli che hanno motivato prima le varie proposte di legge presentate dai gruppi politici di maggioranza e di opposizione poi la scelta

convinta e unanime di portare all'approvazione del Parlamento un testo unificato. Ricordo solo che tra i limiti riscontrati il più rilevante è quello rappresentato dalla rete di distribuzione assolutamente disomogenea sul territorio nazionale, disomogenea sia per ragioni tecniche che per ragioni economiche. Sul piano tecnico vi erano e vi sono ancora troppi vincoli giuridici mentre su quello economico assistiamo al classico fenomeno del cane che si morde la coda.

Ricordo che su circa 24.500 distributori solo 730 sono a metano, sempre con riferimento ai dati del 2009. I nuovi distributori dovrebbero essere ovviamente localizzati nelle aree meno coperte ma in queste aree manca un parco circolante a metano in grado di offrire ai nuovi punti di distribuzione la possibilità di realizzare fin dall'inizio un giro di affari sufficientemente remunerativo.

Sappiamo che il problema del potenziamento della rete di distribuzione è essenziale se si intende portare avanti una politica che consenta di valorizzare appieno le potenzialità del metano che, come ho detto, oltre ad essere il carburante più ecologico tra quelli attualmente disponibili è anche un ponte verso l'utilizzazione di carburanti ancora più puliti come l'idrogeno. Ma oltre al potenziamento della rete occorre che la diffusione del metano trovi un quadro normativo stabile, quanto meno nel medio termine, per offrire ragionevoli garanzie sia agli operatori che investono nella rete di distribuzione sia alle case automobilistiche che investono nelle auto a metano sia agli automobilisti che decidono di acquistare una vettura a metano. Riassumendo quindi e valutando positivamente il lavoro fatto in Commissione, ribadisco il nostro voto favorevole a questa proposta di legge nella speranza che gli attuali progetti di legge all'attenzione della nostra Commissione che riguardano altri sistemi di alimentazione delle autovetture sempre rispettose dell'ambiente e il più possibile quindi a favore dell'attenzione all'aspetto dell'ecologia, abbiano tempi minori di quanto richiesto da questo provvedimento.