

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 166

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**CATTOI, BOF, BORDONALI, CAVANDOLI,
DARA, LOIZZO, NISINI, PRETTO**

Modifica all'articolo 37 della legge 23 luglio 2009, n. 99, concernente l'istituzione del Dipartimento per la promozione e lo sviluppo della filiera dell'idrogeno presso l'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile – ENEA

Presentata il 13 ottobre 2022

ONOREVOLI COLLEGHI! – La presente proposta di legge è volta a istituire un nuovo Dipartimento per la promozione e lo sviluppo della filiera dell'idrogeno presso l'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile – ENEA, che possa entrare in relazione e collaborazione con altre realtà nazionali in riferimento all'idrogeno, quali il Centro per l'energia sostenibile della Fondazione Bruno Kessler o i centri di competenza del Centro nazionale delle ricerche (CNR).

A seguito del processo di riorganizzazione messo in atto negli ultimi anni con l'obiettivo di razionalizzare le attività dell'Agenzia e, al contempo, di ottimizzare

l'efficienza amministrativa e di ridurre la spesa, la struttura dell'ENEA si basa in primo luogo su quattro macrostrutture tecniche, che coincidono con le linee programmatiche prioritarie della stessa Agenzia e nelle quali è impegnato il 71 per cento del personale. Tali strutture sono rappresentate dai quattro Dipartimenti: tecnologie energetiche e fonti rinnovabili, fusione e tecnologie per la sicurezza nucleare, sostenibilità dei sistemi produttivi e territoriali ed efficienza energetica, che hanno il compito di realizzare sia i risultati scientifici che i margini finanziari, consentendo all'Agenzia di conseguire l'equilibrio economico-finanziario attraverso le entrate che permettono i finanziamenti dei programmi

di attività. Oltre a sviluppare attività di ricerca e servizi negli ambiti dettati dal loro mandato, le quattro strutture tecniche attuano progetti interdipartimentali volti a favorire l'interdisciplinarietà delle attività di ricerca e a potenziare la qualità dell'offerta dell'ENEA.

Tenuto conto delle nuove linee guida del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima, degli obiettivi dell'Unione europea in materia di decarbonizzazione fissati per il 2030 e per il 2050, nonché degli ambiziosi obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), in attuazione degli investimenti e riforme del Next Generation EU (NGEU), e del più recente piano REPowerEU, che ha l'obiettivo di rendere l'Europa indipendente dai combustibili fossili, occorre investire in progetti sempre più sostenibili e potenziare da subito l'operatività dell'ENEA nel campo delle energie rinnovabili: per fare questo è indispensabile istituire un nuovo Dipartimento che contribuisca a diversificare nel medio-lungo termine le fonti di energia alternativa – riducendo le emissioni e la dipendenza energetica da materiali fossili – e che promuova in modo specifico la produzione e l'utilizzo dell'idrogeno.

Per quanto attiene alla trattazione dei profili afferenti agli obiettivi del PNRR, il Piano rafforza la ricerca e lo sviluppo nelle aree più innovative, a partire dall'idrogeno. L'intervento di cui alla presente proposta di legge si colloca all'interno della Missione 2 « Rivoluzione verde e transizione ecologica », Componente M2C2 « Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile », nell'ambito dell'intervento 3 « Promuovere la produzione, la distribuzione e gli usi finali dell'idrogeno ».

L'Italia, in linea con la strategia europea per l'idrogeno, come integrata dai nuovi obiettivi di REPowerEU con l'azione *Hydrogen Accelerator* che prevede una nuova capacità installata di elettrolizzatori per idrogeno pari a circa 100 gigawatt e un consumo di idrogeno a livello europeo al 2030 pari a 20 milioni di tonnellate, di cui 10 milioni da importazioni dall'estero, intende promuovere la produzione e l'utilizzo di

idrogeno, in particolare nella citata Componente 2:

1) sviluppando progetti *flagship* per l'utilizzo di idrogeno nei settori industriali *hard-to-abate*, a partire dalla siderurgia, dalle raffinerie e dall'industria chimica;

2) favorendo la creazione di *hydrogen valleys*, facendo leva in particolare su aree con siti industriali dismessi;

3) abilitando – tramite stazioni di ricarica – l'utilizzo dell'idrogeno nel trasporto pesante e in selezionate tratte ferroviarie non elettrificabili;

4) supportando la ricerca e lo sviluppo e completando tutte le riforme e i regolamenti necessari a consentire l'utilizzo, il trasporto e la distribuzione di idrogeno.

Oggi, anche in considerazione della crisi energetica in atto, più che mai è necessario promuovere le attività di studio, di analisi e di ricerca nella filiera dell'idrogeno, sostenendo lo sviluppo e la qualificazione di tecnologie, la progettazione e la realizzazione di impianti prototipali e la fornitura di servizi tecnici avanzati, al fine di incentivare la produzione di idrogeno, la realizzazione di infrastrutture di rifornimento e l'utilizzo anche nel settore della mobilità collettiva di questa strategica fonte energetica.

L'obiettivo deve essere, quindi, la creazione di una struttura che valorizzi l'idrogeno dalla produzione alla logistica e agli usi finali, secondo *asset* di valore presenti in varie aree del nostro Paese. Al riguardo, una delle più interessanti sfide per la transizione verde è stata lanciata dalla provincia autonoma di Trento che ha proposto, con un progetto pilota, l'introduzione dell'idrogeno prodotto dall'energia idroelettrica come vettore, con impatti positivi nell'area nord-est del Veneto sia per le ferrovie (Valsugana, Trento-Bassano del Grappa) che per il trasferimento della produzione di idrogeno (Valle dell'Adige, Bolzano-Trento-Verona). In particolare, il progetto mira a realizzare un impianto pilota per la produzione di idrogeno sfruttando risorse

energetiche rinnovabili primarie nel territorio trentino, quali quelle idroelettriche e fluviali, e predisponendo un piano logistico per l'utilizzo dell'idrogeno nei trasporti locali attraverso le reti del gas: l'obiettivo è, infatti, l'elettificazione parziale della linea ferroviaria della Valsugana (fino a Borgo) garantendone la prosecuzione fino a Bassano attraverso treni ibridi a idrogeno da impiegare nella tratta non elettrificata in sostituzione dei rotabili alimentati a diesel. Il territorio trentino non pone particolari barriere o limitazioni al trasporto dell'idrogeno via *trailer*, considerando le arterie stradali che ne collegano le valli e le principali città; pertanto si punta allo sviluppo di una serie di *asset* territoriali parte di una strategia complessiva da collocare in una *hydrogen valley* come ecosistema locale, tra cui: la realizzazione delle infrastrutture di rifornimento di idrogeno per i treni ad alimentazione bimodale (idrogeno/catena-ria); la sperimentazione di micro-cogeneratori nel contesto di una comunità energetica montana, con l'ottica di sperimentare nuove soluzioni per il riscaldamento e la produzione energetica negli ambienti costruiti in alternativa al gas metano; la possibilità di estendere il rifornimento a idrogeno e la ricarica elettrica anche al trasporto pubblico locale e per la mobilità leggera a idrogeno (700 *bar*); la possibilità di produrre idrogeno da rifiuti residui residenziali abilitando il concetto della circolarità e di ridurre il carico economico per i cittadini; il tutto supportato dallo

sviluppo di un polo per l'idrogeno territoriale che fornisca supporto all'implementazione territoriale delle iniziative e che funga da centro di competenza per lo sviluppo di nuove tecnologie con *partner* di riferimento del settore industriale.

Sarebbe fondamentale, in vista della grande opportunità di rilancio del sistema Paese attraverso l'utilizzo del *Recovery Fund*, inserire tra i progetti pilota da finanziare anche quello promosso dalla provincia autonoma di Trento e avviare, con l'istituzione del nuovo Dipartimento per la promozione e lo sviluppo della filiera dell'idrogeno presso l'ENEA, una mirata attività di progettazione, di realizzazione e di gestione delle apparecchiature, degli impianti e dei sistemi complessi finalizzati alla sperimentazione di tecnologie avanzate per l'utilizzo di idrogeno. In questo modo, mediante un asse di collaborazione strategico con la Fondazione Bruno Kessler di Trento e con il CNR, oltre che con alcune università italiane e con i politecnici, si potrebbero sviluppare prodotti della ricerca e brevetti direttamente trasferiti in impianti sperimentali dove validarli in una scala industriale rilevante, con prospettive di commercializzazione in tempi accelerati, e al contempo fornire studi, prototipi e modelli al fine non solo di promuovere la produzione e l'impiego dell'idrogeno come fonte energetica alternativa, ma anche e soprattutto di rilanciare una filiera produttiva importante, in termini sia economici che occupazionali, anche in un'ottica di future *partnership* con *stakeholders* internazionali.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

1. Dopo il comma 8 dell'articolo 37 della legge 23 luglio 2009, n. 99, è inserito il seguente:

« *8-bis.* Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro della transizione ecologica e con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare entro il 30 giugno 2023, presso l'ENEA è istituito il Dipartimento per la promozione e lo sviluppo della filiera dell'idrogeno, articolato in tre divisioni che svolgono attività di ricerca, di servizi e di realizzazione di progetti volti a potenziare la qualità dell'offerta dell'ENEA nelle seguenti materie:

a) produzione di idrogeno;

b) gestione della logistica per l'utilizzo dell'idrogeno nei trasporti pubblici locali attraverso le reti di distribuzione del gas, ai fini del raggiungimento degli obiettivi dell'Unione europea in materia di decarbonizzazione fissati per l'anno 2030 e per l'anno 2050;

c) realizzazione delle infrastrutture di rifornimento di idrogeno e sperimentazione di micro-cogeneratori a pila a combustibile, in relazione all'elettrificazione parziale anche di eventuali linee ferroviarie, prevedendo l'utilizzo di treni ibridi a idrogeno per le tratte non elettrificate in sostituzione dei rotabili alimentati a diesel ».

