



MEMORIA

Disegno di Legge AS n. 1547 - Conversione in legge del decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'articolo 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189 convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229.

L'idea di uno sviluppo economico basato sulla sostenibilità ambientale ha ormai assunto un valore strategico per istituzioni, operatori e comunità globali, europee, nazionali e locali, grazie ad ambiziosi obiettivi di lotta al cambiamento climatico perseguibili tramite lo sviluppo di strumenti efficaci ed innovativi. In tale contesto, la transizione energetica deve essere certamente orientata a una sempre maggiore produzione di energia da fonti rinnovabili ma deve anche focalizzarsi su un processo di elettrificazione dei consumi finali di energia. Il vettore elettrico si presta infatti ad usi innovativi nell'edilizia residenziale, nell'industria e nei trasporti, apportando numerosi benefici negli ambiti della salute, dell'ambiente e dell'economicità dell'energia. La positività del risultato di tale operazione è determinata dalla collaborazione fra i principali attori della transizione: istituzioni, operatori di settore e consumatori.

La strategia globale per la lotta al *climate change* ha fissato obiettivi chiari e sfidanti con la **COP21** di Parigi nel 2015, che limita l'aumento della temperatura a **1,5°C** e dispone che entro il 2020 i Paesi aggiornino gli obiettivi di salvaguardia climatica al **2030**. Da allora abbiamo assistito ad una sempre più chiara definizione operativa degli obiettivi di decarbonizzazione nel susseguirsi delle diverse Conferenze delle Parti: la COP22 di Marrakech nel 2016, la COP23 di Bonn nel 2017, e in ultimo - per ora - la COP24 di Katowice nel 2018, che ha portato alla creazione di un "Rulebook di Parigi" definendo i criteri di rendicontazione, monitoraggio e revisione degli impegni presi nel 2015.

Gli impegni globali si sono riflessi in ambito europeo con l'elaborazione del "Clean Energy for All Europeans Package", un insieme di misure finalizzate ad aumentare la competitività del sistema economico europeo nell'ottica della transizione energetica. Per il legislatore europeo gli obiettivi al 2030 sono chiari e ambiziosi: - 40% di emissioni di gas a effetto serra; +32% di energia rinnovabile; +32,5% di efficienza energetica.

L'Italia ha risposto alla chiamata per la lotta al cambiamento climatico ridefinendo tempestivamente il proprio bilancio energetico sulla base degli ambiziosi obiettivi globali ed europei di decarbonizzazione. È uno dei Paesi maggiormente orientati allo sviluppo di una economia sostenibile e basata sulle fonti rinnovabili. Negli ultimi anni è stato raggiunto circa



il 34% di produzione elettrica nazionale da fonti rinnovabili e si stima che al 2030 la **quota di rinnovabili nel settore elettrico sarà del 55,4%**, in base ai dati presentati dal **Piano Nazionale Integrato Energia Clima (PNIEC)**, il principale strumento italiano di programmazione energetico-ambientale attualmente in definizione e al vaglio dell'UE. Il Piano declina obiettivi e misure da perseguire per il raggiungimento dei target ambientali al 2030, prevedendo un obiettivo del **30%** di rinnovabili sui consumi finali al 2030 (di cui una quota del **21,6%** nei trasporti rispetto al 14% europeo); un miglioramento dell'efficienza energetica stimato al **43%**; una riduzione del **33%** di emissioni di gas serra sui settori non ETS e il phase-out accelerato degli impianti a carbone.

In tale contesto, gli obiettivi che il cd Decreto Clima si prefigge sono in linea con le finalità indicate dall'attuale programma di Governo secondo le quali occorre realizzare un Green New Deal. Il provvedimento in esame, si legge nella relazione di accompagnamento, intende realizzare una serie di misure positive, concrete, destinate a coinvolgere amministrazioni a più livelli, esperti e cittadini, intervenendo in tutti i settori considerati vulnerabili ai cambiamenti climatici come ad esempio acqua, biodiversità, costruzioni ed infrastrutture, energia, prevenzione dei rischi industriali rilevanti, trasporti e riconoscendo incentivi e premialità verso quelle che il provvedimento considera condotte virtuose sotto il profilo ambientale.

Enel guarda con favore le finalità del provvedimento in esame, in particolare quelle che riguardano la necessità di adottare una politica nazionale che consenta di fronteggiare le criticità legate ai cambiamenti climatici, come anche quelle che attengono alla necessità di prevedere misure che consentano di raggiungere gli obiettivi relativi alle emissioni di determinati inquinanti al fine di assicurare la corretta qualità dell'aria.

Riteniamo in tal senso che le misure adottate possano essere completate prevedendo delle misure volte ad incentivare la transizione verso il vettore elettrico, soprattutto con riferimento alla mobilità elettrica, sia terrestre che marittima.

Al riguardo, un aspetto fondamentale per lo sviluppo della mobilità elettrica riguarda le tariffe per la fornitura di energia elettrica (componenti di rete e oneri di sistema) che, avendo un impatto diretto sul costo di ricarica incide sulla competitività dei veicoli elettrici. Attualmente il quadro tariffario implica un diverso costo dell'energia elettrica per le diverse fattispecie di ricarica ed in particolare per la ricarica effettuata presso punti di prelievo aperti al pubblico. In questo caso il costo dell'energia elettrica è penalizzante per via



dell'applicazione di tariffe più alte (per le componenti oneri di sistema e rete) di quelle dei clienti domestici residenti. **Riteniamo quindi in linea con la promozione della mobilità elettrica prevedere a livello normativo primario che l'ARERA definisca, per la fornitura dell'energia elettrica agli operatori del servizio di ricarica in ambito pubblico, una tariffa non superiore al 50% della attuale tariffa incentivante, prevedendone l'applicazione sia alle forniture in bassa tensione che alle forniture in media tensione.**

Per quanto riguarda poi il settore del trasporto marittimo di persone e cose, esso contribuisce considerevolmente all'emissione di sostanze inquinanti nocive per l'aria costituendo un problema per le comunità portuali coinvolte. L'aumento delle concentrazioni di Ossidi di Azoto (NO_x), Ossidi di Zolfo (SO_x), Particolato (PM), Idrocarburi incombusti (HC o VOCs - benzene, formaldeide, toluene, ecc.), Ossido di Carbonio (CO), costituiscono una minaccia per la salute pubblica nei porti e nelle aree circostanti. Per queste ragioni, tra cui principalmente quelle legate alle emissioni in aria di gas ed inquinanti ad elevato impatto locale (NO_x, SO_x, PM), l'alimentazione di navi in porto tramite una sorgente elettrica esterna alla nave stessa è diventato un argomento di cui tenere conto nella progettazione degli impianti elettrici navali e della logistica portuale. La realizzazione di sistemi di fornitura di alimentazione elettrica lungo le banchine (c.d. cold ironing) alle navi adibite alla navigazione marittima o alle navi adibite alla navigazione interna, quando ormeggiate, effettuata attraverso un'interfaccia standardizzata, può, pertanto, rivestire un'importanza fondamentale per la riduzione delle emissioni nelle aree portuali. I benefici conseguenti si estenderebbero ad ampie fasce della popolazione costiera e consentirebbero la riqualificazione di aree portuali a fini turistici e commerciali.

È quindi auspicabile che il provvedimento in esame introduca una previsione normativa volta ad incentivare lo sviluppo del c.d. cold ironing. Infatti, l'energia elettrica, in Italia, risulta più costosa rispetto al combustibile tradizionale utilizzato dalle navi anche con basso contenuto di zolfo principalmente per gli oneri di sistema che, sommando le varie componenti, pesano per quasi il 60% sul prezzo finale dell'energia elettrica e per l'IVA e l'accisa che gravano sull'energia elettrica. I combustibili tradizionali che vengono utilizzati per produrre l'elettricità a bordo mediante utilizzo di motori diesel sono invece esenti da accise e godono del regime di non imponibilità IVA perché considerati provvista di bordo. **Per incentivare lo sviluppo del sistema di alimentazione elettrica delle navi ormeggiate nei porti e assicurare la competitività del vettore elettrico rispetto carburante tradizionale, è necessario prevedere da un lato che l'ARERA definisca una**



nuova tariffa di rete riservata alla fornitura di energia elettrica alle navi ormeggiate; dall'altro prevedere l'introduzione di un'accisa ridotta per l'energia elettrica una volta che sia stato svolto tutto l'iter comunitario di autorizzazione previsto dalla direttiva accise. Infatti, Svezia, Germania, Spagna e Danimarca, a seguito di apposita decisione del Consiglio Europeo, sono state autorizzate ad applicare un'aliquota ridotta – in conformità all'art. 19 della direttiva 2003/96/CE – sull'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto, diverse dalle imbarcazioni private da diporto, a condizione che siano rispettati i livelli minimi di tassazione di cui all'art. 10 della Direttiva 2003/96/CE.

Infine, è evidente come l'elettrificazione sia il driver fondamentale per raggiungere gli sfidanti target ambientali italiani ed europei ed il fatto che sia sostenuta da energie rinnovabili sia essenziale.

Infatti, come già detto, la proposta di Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima prevede che il nostro Paese dovrà raggiungere al 2030 il 30% di energia da fonti rinnovabili sui consumi finali lordi. Per il solo settore elettrico questo target si tradurrebbe in un valore pari ad oltre il 55% di fonti rinnovabili rispetto ai consumi interni lordi di energia elettrica previsti.

Si tratta di una sfida sicuramente ambiziosa, per la quale le fonti rinnovabili saranno chiamate a ricoprire un ruolo primario nel mercato elettrico. In un'ottica di economia circolare e di riduzione dell'uso del suolo, l'obiettivo potrà essere raggiunto favorendo l'affiancamento dello sviluppo di nuove installazioni sul territorio nazionale con iniziative di Revamping/Repowering dei parchi esistenti, volte a consentire il rinnovamento e l'efficientamento del parco esistente e quindi il prolungamento del suo ciclo di vita.

Con particolare riferimento allo sviluppo di nuovi impianti rinnovabili, tra le problematiche più ricorrenti, si riscontrano sovente iter autorizzativi caratterizzati da tempi ben più lunghi rispetto a quelli previsti dalle normative. Tali ritardi, in netto disallineamento con la rapidità dello sviluppo tecnologico, comportano il più delle volte l'autorizzazione di progetti caratterizzati da tecnologie già obsolete, perché nel frattempo superate da macchinari più efficienti di quelli previsti dal progetto iniziale.

Problematica analoga si registra per gli interventi di rinnovamento di tutti gli impianti esistenti, che consentono sia l'incremento della produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile che l'ottimizzazione della gestione dei servizi e delle risorse locali, con importanti benefici ambientali ed economici. Attualmente, qualsiasi intervento di sostituzione di pannelli fotovoltaici o di una turbina eolica con una caratterizzata da maggiore potenza unitaria (a prescindere dalla riduzione del numero complessivo di turbine



rispetto al progetto inizialmente autorizzato) o la sola sostituzione delle pale di una turbina con altre di lunghezza leggermente maggiore, rischia di essere identificato come variante “sostanziale”, da sottoporre all’iter autorizzativo ordinario ed alle connesse verifiche ambientali.

In tal senso riteniamo necessario introdurre nel provvedimento in esame norme volte ad una semplificazione autorizzativa per consentire il rinnovamento di impianti idroelettrici, solari ed eolici che hanno visto uno sviluppo tecnologico molto importante negli ultimi anni, e renderli più efficienti e sostenibili, sostituendo e in alcuni casi riducendo il numero di macchinari impiegati con nuove tecnologie oggi diventate più efficienti. Ciò potrebbe essere realizzato mediante l’estensione della procedura autorizzativa semplificata (cd PAS) a favore di impianti fotovoltaici ed idroelettrici esistenti e a favore di interventi su impianti eolici che rispettano specifici criteri ambientali/progettuali.

In conclusione, auspichiamo che il Parlamento possa cogliere l’opportunità della conversione in legge di questo provvedimento, promuovendo azioni concrete per la lotta al cambiamento climatico, quali quelle sopra descritte.

Infatti il nuovo paradigma energetico sostenibile - fortemente basato sulla penetrazione del vettore elettrico nei consumi finali - ha bisogno di essere supportato da un quadro normativo e regolatorio per lo sviluppo e utilizzo nel mercato di nuove applicazioni tecnologiche a basse emissioni nel settore mobilità e dallo snellimento ed adeguamento delle procedure autorizzative sulle fonti rinnovabili.