



CONFINDUSTRIA ENERGIA

CONSULTAZIONE PUBBLICA  
PIANO NAZIONALE INTEGRATO ENERGIA E CLIMA

*Contributo di Confindustria Energia*

## DECARBONIZZAZIONE

### \*\*\*FER ELETTRICHE DISTRIBUITE

D1: Con quali misure aggiuntive si può sostenere la diffusione dell'autoconsumo di energia e le comunità dell'energia rinnovabile, anche con sistemi di accumulo distribuito?

Si ritiene opportuna una semplificazione dell'attuale quadro normativo-regolatorio relativo ai sistemi di autoconsumo, oltre all'introduzione di modelli di "autoconsumo esteso" che possano includere i condomini e le Local Energy Community (LEC), anticipando così il recepimento della normativa europea.

Si ritiene poi auspicabile che, visti i risultati positivi ottenuti in termini di investimenti, l'attuale sistema di incentivazione indiretta attraverso l'esenzione dal pagamento degli oneri di sistema venga conservato nel medio-lungo periodo.

D2: Quali misure ritenete più opportuno implementare per favorire l'integrazione delle rinnovabili negli edifici nuovi ed esistenti? E quali ritenete attualmente le principali barriere all'integrazione delle rinnovabili negli edifici?

Si condivide il ruolo che il PNIEC riconosce alle pompe di calore nel raggiungimento degli obiettivi ambientali, seppur caratterizzate, nel caso di quelle elettriche, da alcuni limiti nell'utilizzo. Pertanto, il PNIEC in coerenza con l'approccio di neutralità tecnologica, dovrebbe valorizzare l'impiego di tutte quelle tecnologie, in grado di efficientare i consumi (al di là della fonte energetica impiegata), e di attrarre il consumatore finale.

Si segnala, infine, che per il raggiungimento dei target fissati dal Piano in tema di prestazioni energetiche, sarà di fondamentale importanza valorizzare il ruolo ed il contributo delle ESCo nell'ambito degli interventi di rigenerazione urbana. In quest'ottica, si valutano positivamente le disposizioni inserite all'interno del recente DL Crescita, che hanno introdotto la possibilità per il soggetto che sostiene le spese per interventi di efficienza energetica di ricevere un contributo anticipato dal fornitore che ha effettuato l'intervento sotto forma di sconto sul corrispettivo spettante. Tale contributo dovrebbe poter essere rimborsato al fornitore come credito di imposta, anche con facoltà di successiva cessione.

D3: Avete proposte concrete e non onerose per i consumatori per salvaguardare il parco installato di impianti distribuiti?

La semplificazione dei procedimenti autorizzativi è un elemento che può consentire lo sviluppo di nuovi impianti di piccola dimensione, come segnalato anche dalla nuova direttiva 2018/2001/UE (RED II). In questo quadro risulta importante promuovere il "repowering" degli impianti esistenti attraverso una semplificazione degli iter autorizzativi, che non dovrebbero essere superiori ad un anno, eventualmente estendibile di un ulteriore anno in casi eccezionali.

D4: Altri commenti e proposte

### \*\*\*FER ELETTRICHE GRANDI IMPIANTI

D5: Pompaggi, elettrochimico, integrazione sistema elettrico-gas: quali opzioni privilegiare e per quali utilizzi, e quali modelli ed eventuali strumenti di sostegno?

In linea con il principio di neutralità tecnologica, gli strumenti di sostegno andrebbero indirizzati verso attività di ricerca per lo sviluppo naturale di tecnologie innovative in tutti i settori energetici privilegiando quelle soluzioni che riescono a ben coniugare l'obiettivo di riduzione di CO<sub>2</sub> con il rispetto dei parametri ambientali in tema di qualità dell'aria, e al minor costo per il consumatore finale. Lo stoccaggio elettrochimico avrà un

ruolo significativo per la stabilità e la resilienza del sistema. La non affidabilità e maturità tecnologica evidenzia una sola soluzione al momento praticabile rappresentata dall'integrazione del sistema elettrico-gas che oltre a consentire la decarbonizzazione del mix elettrico garantisce adeguata flessibilità e sicurezza al sistema nel suo complesso. In questo quadro si sottolinea l'importanza di disporre in tempi consoni di infrastrutture energetiche adeguate per consentire il dispacciamento delle fonti intermittenti e l'approvvigionamento di gas.

Appare poi necessario che l'installazione e la gestione dei sistemi di stoccaggio vengano limitate ai soli operatori di mercato, escludendo a livello normativo e regolatorio la possibilità di interventi effettuati da operatori di rete. Quest'ultimi, invece, dovrebbero definire le necessità di investimento del sistema.

#### D6: Come migliorare l'accettazione sociale degli impianti a fonti rinnovabili?

Iniziative di dialogo e di informazione delle comunità locali possono favorire l'accettazione delle opere sui territori. Inoltre, l'utilizzo di know-how e manodopera locale può accrescere il senso di fiducia e di reciproco impegno tra investitori e territori. A livello puramente tecnico, il revamping e repowering degli impianti esistenti con tecnologie di nuova generazione consentirebbe il riutilizzo dei siti combinando un risparmio di suolo e migliori performance dell'impianto, riducendo in ogni caso l'impatto sui territori.

Un'altra iniziativa può riguardare la riconversione e riutilizzo di siti industriali dismessi per l'installazione di nuova capacità rinnovabile, in particolare fotovoltaica.

#### D7: Avete proposte, compatibili con le regole europee, per facilitare le autorizzazioni di impianti nuovi o oggetto di integrale ricostruzione?

Si elencano di seguito le azioni che potrebbero aumentare l'efficacia del procedimento autorizzativo.

Il rafforzamento della Conferenza dei servizi quale strumento per raccogliere in un processo autorizzativo unitario e coordinato tutti gli atti di assenso, compresa l'intesa regionale nei tempi previsti dalla procedura; la coerenza dei quadri prescrittivi delle diverse amministrazioni, tramite l'inserimento nella procedura di un momento formale di confronto tra il proponente e le amministrazioni che hanno subordinato i propri atti di assenso a specifiche prescrizioni per verificarne coerenza e fattibilità, riducendo conflitti e contenzioso; - il conferimento di una maggiore stabilità dei vincoli (inclusi quelli ambientali e paesaggistici) applicabili al progetto nel corso del procedimento: opportuno prevedere che tutti gli atti di assenso raccolti nel corso del procedimento e rilasciati in base al quadro vigente al momento dell'avvio dell'iter di autorizzazione non necessitino di essere rinnovati in caso di modifiche della vincolistica intervenute successivamente, salvo per ragioni di sicurezza e salute pubblica; la compatibilità fra durata del processo autorizzativo e termini di decadenza del procedimento VIA: i termini di efficacia del provvedimento di VIA deve coincidere, come decorrenza e durata, con il provvedimento autorizzativo; la celerità per rimediare a eventuali vizi formali nell'adozione di un atto di assenso: introdurre una procedura semplificata per rimediare tempestivamente a vizi formali riscontrati dal giudice amministrativo su determinati atti di assenso nel corso del procedimento autorizzativo; la semplificazione delle procedure per gli interventi di straordinaria manutenzione; semplificazione degli iter per i processi di bonifica anche in un'ottica di risanamento e riutilizzo dei siti dismessi.

**D8: Cosa concretamente si può prevedere nel piano, alla luce delle recenti norme sulle concessioni idro (DL semplificazioni), per salvaguardare e, se possibile, incrementare la produzione da impianti idro esistenti?**

Il grande idroelettrico rappresenta la principale fonte di produzione di energia rinnovabile nazionale e costituisce un asset strategico del sistema paese. In questo quadro, al fine di garantire il raggiungimento dei target del Piano, appare importante implementare la nuova disciplina recentemente introdotta dal DL Semplificazioni, introducendo a livello regionale procedure uniformi per l'assegnazione delle concessioni. Una cornice normativa omogenea è infatti fondamentale per favorire gli investimenti di efficientamento delle tecnologie e miglioramento dei profili ambientali degli impianti. Inoltre, risulta essenziale lavorare alla definizione di un quadro che sia armonico anche in relazione agli oneri economici connessi alla gestione delle concessioni (es. canoni, canoni aggiuntivi, cessione energia elettrica) e che sia economicamente sostenibile.

**D9: Avete proposte concrete e non onerose per i consumatori per salvaguardare il parco installato di grandi impianti?**

L'obiettivo atteso del 55,4% di rinnovabili nel mix elettrico richiederà lo sviluppo di capacità aggiuntiva di impianti alimentati da FER e in particolare eolici e fotovoltaici. Al fine di raggiungere gli obiettivi FER in maniera efficiente, appare importante promuovere il revamping e repowering degli impianti esistenti, anche attraverso una opportuna semplificazione degli iter autorizzativi. Questi interventi consentirebbero il riutilizzo dei siti combinando un risparmio di suolo e migliori performance dell'impianto. Infine, è necessario garantire la stabilità del quadro normativo-regolatorio, così da favorire gli investimenti in rinnovamento ed efficientamento.

**D10: Quali misure regolatorie ritenete necessario implementare per promuovere l'utilizzo dei PPA tra soggetti privati? Ritenete utile una piattaforma di registrazione trasparente di incontro di domanda e offerta?**

Non riscontrando specifici limiti regolatori allo sviluppo dei PPA, si evidenzia l'esigenza di non introdurre ulteriori incentivi alla diffusione delle FER rispetto a quanto già previsto dal DM FER 2019-2021 (salvo eventuali iniziative per la valorizzazione di tecnologie ad alto contenuto innovativo).

Per una efficace promozione dei PPA è importante la certezza del quadro normativo e regolatorio, con particolare riferimento ai procedimenti autorizzativi, presupposto fondamentale per il conseguimento degli obiettivi e per la realizzabilità degli impianti.

**D11: Altri commenti e proposte**

Appare necessario favorire una valorizzazione anche dei piccoli impianti a fonte rinnovabile. Con riferimento al mini idroelettrico, è necessario da un lato riconoscere il contributo essenziale che il settore può offrire al raggiungimento degli obiettivi FER, dall'altro valorizzare le ricadute positive sui territori e sulle comunità locali dove questa tecnologia, prevalentemente italiana, viene installata. Si ritiene pertanto opportuno garantire al mini idro una collocazione favorevole nel quadro delle nuove disposizioni di promozione delle FER il cui contributo potrebbe rivelarsi importante per il conseguimento dei target fissati dal Piano.

### **\*\*\*MISURE DI INTEGRAZIONE DELLE FER NEI TERRITORI E PER L'ACCETTAZIONE PUBBLICA**

**D12: In che forme pensate la popolazione possa partecipare attivamente in maniera efficace alle fasi decisionali al fine di migliorare l'accettabilità sociale di un impianto o di un'infrastruttura?**

I temi legati alla salvaguardia dell'ambiente e al rischio associato alla presenza di un impianto industriale sono sempre più all'attenzione della opinione pubblica generando l'esigenza per le popolazioni di un maggior coinvolgimento ai tavoli di lavoro per partecipare attivamente alla discussione sui progetti che si andranno a

realizzare sul territorio. Spesso l'illustrazione dei progetti avviene in maniera disordinata, rendendo difficile prendere in giusta considerazione e recepire le proposte e le alternative di realizzazione che renderebbero l'opera più gradita al territorio. Tutto ciò genera frustrazioni locali con ripercussioni negative nelle fasi successive di rilascio delle autorizzazioni, per quanto soggette a Procedimento Unico, con nuove prescrizioni formulate dalle altre Amministrazioni e/o con eventuali ricorsi contro le autorizzazioni ottenute.

Nelle intenzioni, lo strumento del dibattito pubblico si propone di rendere più ordinato, uniforme, disciplinato e partecipativo il processo di autorizzazione delle opere infrastrutturali, dando modo agli enti territoriali e alla popolazione locale di essere informati per tempo e di partecipare alla definizione del progetto fin dalle fasi iniziali.

**D13: Come valutate le ipotesi di ripartire gli obiettivi tra le regioni e di individuare, in ciascuna regione, le aree idonee per gli impianti a fonti rinnovabili?**

La eventuale ripartizione degli obiettivi dovrà tenere conto delle specificità che caratterizzano le singole realtà territoriali e delle differenti esigenze ad esse connesse. La definizione di obiettivi vincolanti a livello nazionale potrebbe non incontrare l'effettivo riscontro delle Amministrazioni territoriali, con il rischio di rallentare il raggiungimento degli obiettivi ambientali con un inefficiente impiego delle risorse economiche. Ciò detto la ripartizione degli obiettivi dovrebbe avvenire tenendo conto di alcuni aspetti fondamentali: disponibilità di infrastrutture adeguate; producibilità ed efficienza degli impianti; sostituzione di impianti più inquinanti. A tal fine sarebbe davvero opportuno e funzionale, (così come previsto dallo stesso PNIEC) un tavolo di governo permanente al fine di monitorare e supportare efficacemente il piano di investimenti. Inoltre che la stessa sia impostata su un approccio equidistante che, sulla base degli obiettivi generali, ingegnerizzi le soluzioni di massima efficacia ed efficienza, partendo dalle situazioni attuali delle diverse tipologie territoriali.

**D14: Ritenete che gli attuali processi di autorizzazione degli impianti e delle infrastrutture tengano in debita considerazione gli aspetti legati all'accettazione sociale delle opere?**

Sul piano teorico gli strumenti per superare alcune criticità sono già disponibili. Esistono norme pregnanti in materia sia di valutazione di impatto ambientale sia di normativa sugli impianti a rischio di incidente rilevante. Esistono riferimenti tecnologici per la scelta della BAT. Esistono strumenti per il dialogo ed il dibattito con la comunità interessata dall'intervento. In genere, la sostenibilità dell'infrastruttura è già verificabile con dettaglio di analisi. Sarebbe efficace poter contare su un quadro più omogeneo a livello statale. A volte, accogliendo le richieste della popolazione locale, le Regioni tendono a superare i limiti della propria potestà normativa, dettando discipline difformi dal quadro normativo statale. Il quadro assume ulteriori criticità poiché le discipline regionali sono spesso diverse tra di loro. Ciò complica ulteriormente il percorso autorizzativo delle opere lineari che attraversano Regioni diverse.

**D15: Elencare suggerimenti per semplificare iter autorizzativi per rifacimenti di impianti esistenti e per l'installazione di impianti nuovi.**

Per il rinnovamento degli impianti, è auspicabile l'adozione di meccanismi di semplificazione del procedimento autorizzativo (es. esclusione dell'assoggettabilità a VIA in caso di efficientamento e riduzione dell'impatto). In particolare, la semplificazione degli iter per i processi di riqualificazione di ex aree industriali agevolerebbe il risanamento e il riutilizzo dei siti dismessi, favorendo iniziative di installazione di impianti FER.

**D16: Altri commenti e proposte**

### \*\*\*FER TRASPORTI

D17: Pensate che sia opportuno e funzionale allo sviluppo tecnologico ed industriale dell'Italia la previsione, a partire dal 2023, che i soggetti che immettono in consumo carburanti fossili, abbiano un obbligo di immissione in consumo di biocarburanti, differenziato tra quelli che si miscelano alla benzina e quelli che si miscelano al gasolio?

L'Italia è leader in Europa per tecnologie e know-how nella produzione di biocarburanti innovativi, contribuendo in maniera significativa alla decarbonizzazione del settore dei trasporti. L'utilizzo di biocarburanti, rappresenta tra l'altro, una soluzione efficace già dall'immediato al problema del ricambio veicolare, essendo il parco italiano (pubblico e privato) tra i più vetusti in Europa.

Si ritiene opportuno fissare un obiettivo complessivo di miscelazione dei biocarburanti, lasciando alle dinamiche di mercato la penetrazione e sviluppo delle diverse soluzioni, anche in virtù del principio di neutralità tecnologica. I biocarburanti possono essere prodotti anche da materie di scarto o rifiuti, favorendo la crescita di una vera e propria filiera nazionale dell'Economia Circolare, che vede le materie prime importate sostituite con i rifiuti, che avrebbero necessità di essere smaltiti, con impatti positivi sia a livello ambientale che economico. Esempi tipici disponibili sul mercato sono costituiti dall'utilizzo degli oli vegetali esausti per la produzione di biodiesel o l'utilizzo di biomasse di scarto per la produzione di biometano, ma altre tecnologie si possono affiancare a queste, come la produzione di combustibili marina dai rifiuti organici (FORSU) o la produzione di idrogeno o metanolo dal CSS (combustibile solido secondario) e plasmix (plastiche non riciclabili), che oggi ancora molto spesso finiscono in discarica oppure vengono inviati all'estero con costi elevatissimi. Questa iniziativa oltre ad inserirsi nel contesto dell'economia circolare favorisce anche alla transizione inclusiva, salvaguardando asset ed occupazione esistenti.

Per favorire lo sviluppo di iniziative di Economia Circolare occorre però recepire al più presto la disciplina europea sull'*end of waste* ed emanare tempestivamente i decreti specifici sui singoli processi di recupero per la trasformazione dei rifiuti in prodotti energetici da commercializzare al posto di quelli tradizionali.

D18: Ritenete che i biocarburanti da miscelare al carburante per aviazione (Bio-Jet fuel) possano avere uno sviluppo accelerato e quindi fornire un contributo al raggiungimento del sub-target delle rinnovabili nei trasporti?

Sicuramente i biocarburanti possono contribuire alla decarbonizzazione del settore avio e supportare il traguardamento degli obiettivi previsti per il settore dei trasporti. Obblighi per tali prodotti, volti a stimolare gli investimenti allo sviluppo di una filiera di biocarburanti per aviazione (Bio-jet fuel), dovrebbero però essere posti solo a livello internazionale essendo un mercato mondiale.

D19: Pensate che l'idrogeno prodotto da fonti rinnovabili, entro il 2030, possa avere un ruolo sia impiegato direttamente che tramite l'immissione nella rete del gas naturale? Se sì, quali le priorità di uso più promettenti?

L'idrogeno è un vettore energetico che per le sue caratteristiche di elevato contenuto energetico per unità di massa può rappresentare una valida tecnologia a supporto della decarbonizzazione.

L'impiego di idrogeno nel settore della mobilità è già realtà in diversi Paesi, sia per disponibilità dei punti di ricarica che per veicoli alimentati a idrogeno, rappresentando quindi una valida soluzione tecnologica nella quale investire. Tra i vantaggi, il contributo ambientale e l'autonomia dei veicoli. Inoltre, pensiamo che possa essere sviluppata una filiera del Power-to-hydrogen, sfruttando l'eccesso di energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili per la produzione di idrogeno, che miscelato con il gas, può essere trasportato utilizzando le

infrastrutture esistenti. A tal fine, si ravvisa la necessità di adattare la normativa per quanto riguarda il livello di idrogeno trasportabile nelle reti gas.

#### D20: Altri commenti e proposte

Nel quadro complessivo delle misure da impiegare nel settore dei trasporti, è importante che le soluzioni tecnologiche siano selezionate in coerenza con il principio della neutralità tecnologica e nella logica della Life Cycle Assessment per il computo delle emissioni nell'intero ciclo di vita. L'approccio LCA è l'unico in grado di valutare l'impatto di una tecnologia in termini di emissioni complessive addebitate ad un veicolo. Il settore dei trasporti può già contare su tecnologie compatibili con l'ambiente, come i biocarburanti da utilizzare non solo nelle nuove motorizzazioni Euro 6d ma anche in quelle più vecchie e il gas (GNL, GPL e biometano), consentendo di raggiungere gli obiettivi in tempi adeguati e in modo efficiente. La mobilità elettrica in questo scenario darà il suo importante contributo nel medio-lungo termine, trattandosi al momento di una tecnologia che sembra mostrare ancora ampi margini di miglioramento, in termini di maturità tecnologica, infrastrutturazione e decarbonizzazione del mix di generazione elettrica. Un altro aspetto a cui guardare è l'implementazione delle politiche nazionali sulla mobilità a livello decentrato: ciascuna Amministrazione territoriale ha esigenze diverse sulla base della realtà economica e territoriale. Sarebbe auspicabile che le pubbliche amministrazioni, nell'ambito della scelta degli automezzi attraverso i quali riammodernare il proprio parco, abbiano cura di valutare l'acquisto di veicoli elettrici o ibridi, a gas e a idrogeno, nonché diesel, secondo logiche che massimizzino i risultati - anche nel transitorio - in termini di minori emissioni complessive, nell'ambito dei budget e delle risorse disponibili, e compatibilmente con la presenza di adeguate infrastrutture necessarie. Ed inoltre sarebbe anche auspicabile che le stesse adottino tutti gli altri provvedimenti possibili, nell'ambito delle risorse disponibili, per ridurre le rispettive emissioni, mantenendo inalterati i livelli di servizio.

## EFFICIENZA ENERGETICA E FER TERMICHE

### \*\*\*FER TERMICHE ED EFFICIENZA ENERGETICA

D21: Ritenete sufficienti ed efficaci gli strumenti di supporto e le misure proposte per il raggiungimento degli obiettivi del Piano?

La leva dell'efficienza energetica, in particolare nei settori civile e dei trasporti, è sicuramente di primaria importanza per ridurre le emissioni, consumo e dipendenza energetica del Paese. L'obiettivo della riduzione della domanda di energia primaria e finale al 2030 appare infatti uno dei target più ambiziosi del PNIEC. Non bisogna tuttavia dimenticare che l'Italia è tra i Paesi più virtuosi nell'utilizzo dell'energia e di conseguenza gli interventi di efficientamento presentano costi marginali via via crescenti.

Il settore dell'efficienza energetica è filiera di operatori e servizi. Va sottolineata in questo contesto, l'esigenza che il Governo definisca e ottimizzi il quadro regolamentare a disciplina delle attività e i requisiti necessari per lo svolgimento dei diversi ruoli, per garantire che i diversi soggetti economici siano individuati correttamente da parte dei clienti per la realizzazione degli interventi. Si ravvisa inoltre la necessità di introdurre un meccanismo più semplificato per il rilascio dei Titoli di Efficienza Energetica per una corretta programmazione degli investimenti. Nel settore termico il PNIEC non può prescindere dalla necessità di giungere ad un contenimento dei volumi di biomassa solida, in relazione ai negativi impatti emissivi degli impianti ad uso domestico alimentati a pellet e a legna. Tale obiettivo deve essere perseguito attraverso una revisione sostanziale degli strumenti di incentivazione (conto termico e detrazioni fiscali), sulla base dei rispettivi impatti ambientali.

**D22: Quali ritenete essere le principali barriere da affrontare nei prossimi anni per la capillare diffusione di interventi di efficientamento energetico nel settore edilizio e come affrontarle?**

Un forte limite è rappresentato dalla scarsa conoscenza e comunicazione ai cittadini degli strumenti disponibili per la realizzazione di interventi di efficientamento energetico.

Inoltre per aumentare l'efficacia dello strumento della detrazione fiscale, è necessario prevedere un riferimento temporale che va oltre l'annualità, e, inoltre, potrebbe essere utile rivedere il sistema di riconoscimento della agevolazione al fine di privilegiare le dinamiche di riduzione del consumo piuttosto che le singole azioni di efficientamento, prevedendo una premialità proporzionale al beneficio.

**D23: Quali canali di informazione ritenete più efficaci per informare e formare i cittadini e imprese sui possibili interventi di efficienza energetica, la loro convenienza e gli strumenti di supporto a disposizione?**

La presenza sui social e portali web ad hoc di Istituzioni ed enti di ricerca possono rappresentare canali efficaci per una capillare diffusione delle informazioni sull'efficienza energetica. Allo stesso modo anche le Associazioni di categoria attraverso gli stessi strumenti possono contribuire a meglio informare le imprese sulle misure relative all'efficienza energetica prevedendo anche workshop dedicati.

**D24: Ritenete il meccanismo dei Certificati Bianchi ancora efficace per garantire risparmi necessari nei settori del terziario e dei trasporti? Se sì, ritenete necessari cambiamenti, e quali? Se no, quali strumenti ritereste più efficaci?**

La leva dell'efficienza energetica, in particolare nei settori civile e dei trasporti, è sicuramente di primaria importanza per ridurre le emissioni, consumo e dipendenza energetica del Paese. Va sottolineata in questo contesto, l'esigenza che i Ministeri e gli enti istituzionali competenti definiscano un quadro regolatorio incentivante la diffusione dei progetti di efficienza energetica, semplificandone il processo autorizzativo per l'accesso ai meccanismi di incentivazione dei certificati bianchi. Una più ampia disponibilità di titoli di efficienza energetica, peraltro, agevolerebbe anche la stazionarietà delle quotazioni sui relativi mercati, riequilibrando domanda e offerta di questi titoli a vantaggio economico del sistema. Auspichiamo quindi un intervento volto a rilanciare lo strumento, attraverso la semplificazione dei relativi meccanismi, consentendo una programmazione efficace degli interventi per gli operatori. Con riguardo agli interventi ipotizzabili sul mercato dei certificati bianchi, si sottolinea l'esigenza di mantenere un approccio di neutralità tecnologica. Sulle possibili evoluzioni normative non riteniamo l'allargamento della platea dei soggetti obbligati ai venditori di energia una scelta opportuna, dato che i venditori di energia, a differenza dei distributori, hanno un portafoglio clienti caratterizzato da frequenti movimentazioni in ingresso e uscita. Tale dinamismo, in aumento in vista della completa apertura dei mercati, può comportare una limitata/indeterminata durata del rapporto contrattuale con il cliente, impedendo il recupero degli oneri sostenuti dai venditori per gli interventi di efficienza energetica (EE), nel momento in cui il cliente decide di cambiare fornitore.

**D25: Ritenete il Fondo Nazionale per l'Efficienza energetica uno strumento adeguato a rispondere alle difficoltà di finanziamento degli investimenti in efficienza energetica?**

**D26: Altri commenti e proposte**

Gli obiettivi di efficienza energetica possono essere traggurati, con risultati già tangibili, attraverso l'utilizzo di tutte le soluzioni tecnologiche e delle fonti energetiche. In questo quadro, la massima efficacia può essere raggiunta anche grazie all'utilizzo di infrastrutture già esistenti.

Si segnala, infine, che per il raggiungimento dei target fissati dal Piano in tema di prestazioni energetiche, sarà di fondamentale importanza valorizzare il ruolo ed il contributo delle ESCo nell'ambito degli interventi





di rigenerazione urbana. In quest'ottica, si valutano positivamente le disposizioni inserite all'interno del recente DL Crescita, che hanno introdotto la possibilità per il soggetto che sostiene le spese per interventi di efficienza energetica di ricevere un contributo anticipato dal fornitore che ha effettuato l'intervento sotto forma di sconto sul corrispettivo spettante.

### \*\*\*TRASPORTI ED EMISSIONI

**D27: Quali misure di stimolo ritenete necessarie per rinnovare il parco veicolare privato circolante al fine di eliminare le motorizzazioni più antiquate? Reputate efficaci le misure regolatorie attualmente in vigore e previste a livello nazionale e locale?**

Complessivamente per il settore dei trasporti è importante che le tecnologie siano selezionate secondo la neutralità tecnologica e nella logica della Life Cycle Assessment per il computo delle emissioni del veicolo nell'intero ciclo di vita. Il ricambio veicolare privato porterebbe alla riduzione delle emissioni inquinanti, con l'impiego di mezzi più efficienti ed evoluti sotto il profilo motoristico/tecnologico e alimentati con carburanti a minor impatto carbonico. Le emissioni dei veicoli ante Euro4 (pari a quasi il 40% di quelli circolanti) non sono comparabili con quelli dei veicoli di ultima generazione. In tal senso, appare importante l'adozione di misure di svecchiamento del parco auto italiano che risulta molto vetusto tramite misure di premialità sia per l'acquisto di vetture nuove alimentate a carburanti gassosi (GPL e gas naturale), sia per la trasformazione di vetture a benzina più vetuste con quelle alimentate a carburanti gassosi nonché con la sostituzione di vetture ante Euro 4 con quelle di categoria Euro5 e Euro6. A tal riguardo, il PNIEC indica la possibilità di introduzione di contributi pubblici per interventi di retrofit per i veicoli a combustione interna, andando quindi nel senso indicato di rapido miglioramento delle emissioni di CO2 e di polveri derivanti dal parco auto esistente. Le sinergie tra i comparti energia e automotive valorizzano ancora di più il lavoro di questa catena di montaggio. Per questo motivo si ritiene indispensabile rivedere i limiti di emissioni imposti alle case automobilistiche. Occorre considerare le emissioni non solo allo scarico ma durante l'intero ciclo di vita del veicolo (LCA) o almeno del prodotto (WTW), che vanno di fatto ad inficiare i progressi fatti nel campo della ricerca, lato automotive ed energetico, non considerando gli investimenti per lo sviluppo della bioraffinazione e dei carburanti bio che ben possono fin da subito contribuire al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione nei trasporti.

**D28: Ritenete sufficienti le misure finalizzate allo shift modale nell'ambito del trasporto delle merci su ferro e per via marittima inserite nel Piano?**

**D29: Quali misure ritenete prioritarie per incentivare l'utilizzo del TPL e la riduzione del ricorso alla mobilità privata?**

L'efficientamento e potenziamento del parco pubblico circolante e del servizio nel suo complesso attraverso il ricambio dei mezzi più vetusti può rappresentare una misura di incentivo all'utilizzo del TPL. Il ricambio può avvenire con tecnologie compatibili con l'ambiente, con le nuove motorizzazioni Euro 6 in tutte le diverse alimentazioni. In questo contesto è inoltre da promuovere l'approccio intermodale. Questo sistema è capace di creare sinergie tra i diversi sistemi locali di trasporto come i servizi pubblici e il car sharing unitamente all'impiego di carburanti alternativi e contribuisce all'adozione di un insieme di soluzioni efficaci già nell'immediato, riducendo il ricorso alla mobilità privata. In questo modo la transizione energetica nel settore della mobilità avverrebbe in modo efficace perché assicura nel breve termine il conseguimento di diversi risultati: decongestionamento dei centri urbani, miglioramento della qualità dell'aria e riduzione delle emissioni di gas serra, maggior offerta di servizi ai cittadini, accessibili e a costi ragionevoli.

### D30: Altri commenti e proposte

In generale nel settore dei trasporti emerge l'importanza di sviluppare un approccio sinergico e di cooperazione in quanto nessuna tecnologia da sola è in grado di condurre il sistema verso i target ambientali richiesti. L'impiego di tutte le tecnologie a basso impatto ambientale – quelle oggi disponibili e quelle che matureranno in futuro – consentirà al settore dei trasporti di giungere a un assetto a ridottissimo impatto ambientale. Allo stesso modo, l'approccio intermodale è capace di creare sinergie tra i diversi sistemi locali di trasporto come i servizi pubblici e il car sharing unitamente all'impiego di carburanti alternativi, rappresentando un insieme di soluzioni efficaci già nell'immediato.

## SICUREZZA ENERGETICA

### \*\*\*SICUREZZA E INFRASTRUTTURE

#### D31: Come valutate le proposte del piano sulla sicurezza dell'approvvigionamento gas?

L'impiego delle risorse domestiche, tema assente nel PNIEC, contribuirebbe alla riduzione dell'alto grado di dipendenza del nostro Paese. Il gas prodotto in Italia è immesso nella rete nazionale e costituisce la più sicura delle fonti di approvvigionamento. Nella transizione si tenga conto del ruolo del gas nel mix energetico nazionale, in termini di flessibilità, di utilizzo e sicurezza. È essenziale quindi perseguire l'ottimizzazione e l'uso efficiente dell'infrastruttura esistente, sostenere lo sviluppo di un sistema infrastrutturale articolato e diversificato, basato su un approccio multi-fonte e multi-destinazione e prevedere un aggiornamento delle fonti di approvvigionamento gas nazionali, anche attraverso lo sviluppo di nuove infrastrutture. L'Italia potrebbe affermarsi quale hub del gas nel sud Europa promuovendo una maggiore liquidità e competitività dei prezzi nel mercato gas, utile a incentivare la competitività del Paese. L'Italia per aumentare la sicurezza degli approvvigionamenti e giocare un ruolo strategico con i paesi produttori dovrebbe realizzare il Corridoio Sud per valorizzare anche le scoperte di gas. Il gasdotto TAP che è in fase avanzata di realizzazione con una capacità di 10mld di m<sup>3</sup>/a contrattualizzata per forniture di lungo termine dal Caspio e il Poseidon-EastMed risultano di importanza strategica. Ciò appare di estrema importanza alla luce della scadenza dei contratti di transito del gas russo attraverso l'Ucraina e di altri contratti di import. È importante lo sviluppo della filiera di GNL in un'ottica di diversificazione, sicurezza e riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, zolfo e polveri nel trasporto pesante e marittimo, così come soluzione per le utenze industriali off-grid. Sarebbe apprezzabile che il PNIEC salvaguardasse i progetti industriali avviati per lo sviluppo dei depositi costieri di GNL. Appare poi auspicabile che i depositi costieri vengano inseriti tra infrastrutture che godono dei benefici fiscali previsti per le aree ZES.

#### D32: Ritenete sufficienti le proposte del piano sulle infrastrutture dei prodotti petroliferi?

È importante che si tenga conto in maniera adeguata del ruolo svolto dal downstream petrolifero nazionale. Il mantenimento di livelli significativi di produzione e di raffinazione nazionale degli idrocarburi è un altro elemento che contribuisce alla stabilità del sistema energetico nazionale. Gli impianti e le tecnologie disponibili nel settore della raffinazione consentono di mantenere un importante ruolo strategico nell'assicurare affidabilità, sostenibilità e sicurezza degli approvvigionamenti di energia soprattutto nel settore dei trasporti dove il petrolio resterà ancora nel 2030 la principale fonte. Infatti, i prodotti petroliferi seppur caratterizzati da una domanda in riduzione al 2030, secondo lo scenario PNIEC saranno chiamati a coprire il 31% della domanda interna, in particolare nei settori trasporti e petrolchimico.

La parziale riconversione delle raffinerie nella produzione di biocombustibili e l'alto grado di specializzazione, i processi all'avanguardia ed il continuo impiego in ricerca e sviluppo di nuove tecnologie consentiranno al

settore di concorrere al processo di decarbonizzazione e di incrementare sensibilmente la quota di rinnovabili e di carburanti alternativi nei trasporti. Pertanto è importante che il PNIEC sostenga e valorizzi adeguatamente gli investimenti sostenuti nel settore della bioraffinazione.

#### D33: Pensate che sia corretto l'approccio verso l'elettrificazione dei consumi?

L'approccio giusto crediamo sia quello fondato sulla neutralità tecnologica, dove tutte le soluzioni contribuiscono al traguardamento degli obiettivi ambientali in maniera economicamente e socialmente sostenibile. La penetrazione del vettore elettrico nei consumi finali presenta ampi margini di miglioramento, in termini di decarbonizzazione del mix di produzione, di maturità tecnologica e infrastrutture. Il vettore elettrico potrà contribuire al raggiungimento dei target solo se unito all'impiego di tecnologie già competitive sul mercato e che rappresentano una soluzione al problema ambientale già nell'immediato, come il maggior impiego del gas, dei biocarburanti liquidi e gassosi e dei prodotti petroliferi a minor impatto carbonico.

#### D34: Quali infrastrutture e misure ritenete prioritarie sviluppare per garantire il phase out della produzione elettrica dal carbone entro il 2025 garantendo la sicurezza della fornitura in tutto il territorio nazionale?

Il phase-out del carbone della generazione elettrica entro il 2025 è condivisibile.

La sostituzione della produzione a carbone con il mix più pulito disponibile, ossia gas e FER, è il principale intervento per contenere le emissioni del parco elettrico nazionale. Considerate le proprietà del gas naturale (fonte a basso impatto ambientale che presenta ampia flessibilità, garantisce nonché continuità della fornitura) è di fondamentale importanza che il PNIEC ne riconosca, anche per il prossimo futuro, il ruolo centrale per il sistema energetico nazionale. In quest'ottica, è apprezzabile che il PNIEC adotti un approccio sinergico tra le fonti e le tecnologie disponibili promuovendo la partnership tra gas naturale e fonti rinnovabili. Per quanto riguarda le FER, sarà necessario da un lato lo sviluppo aggiuntivo della capacità produttiva, in particolare dell'eolico e del solare, dall'altro il revamping e repowering degli impianti FER esistenti, anche per far fronte ai limiti territoriali, preservando la risorsa suolo.

In riferimento alle previsioni di sviluppo di nuova capacità di generazione a gas ad alta efficienza queste dovranno essere riviste al rialzo rispetto a quanto indicato nel Piano (circa 3 nuovi GW di cui 1,5 GW direttamente collegati al phase out del carbone).

Lo sviluppo delle FER nel mix elettrico richiederà, inoltre, importanti investimenti sulla Rete di Trasmissione Nazionale per rimuovere i vincoli e al fine di garantirne il dispacciamento (anche a fronte della intermittenza). Il tema del phase out del carbone si pone anche in relazione alla metanizzazione della Sardegna. Il PNIEC, evidenziata la non realizzabilità del progetto di approvvigionamento di gas via tubo, ipotizza l'impiego del GNL attraverso una rete di depositi costieri. Tale soluzione, per potersi concretizzare, richiede tuttavia la definizione di misure e politiche che permettano di inserire pienamente le reti sarde nell'ambito del sistema nazionale gas.

#### D35: Che opinioni avete sulle misure proposte per incrementare la flessibilità e sicurezza del sistema elettrico?

Si condivide la scelta di raggiungere il phase-out completo del carbone al 2025 garantendo comunque adeguata sicurezza al sistema attraverso gli impianti a ciclo combinato alimentati a gas. I nuovi impianti CCGT permetteranno inoltre la copertura del fabbisogno durante il periodo invernale (ridotta generazione di fotovoltaico) e durante le condizioni di scarsa ventosità. In merito alle tempistiche del phase-out del carbone, si dovrebbe indicare in maniera più puntuale la roadmap per il phase-out del carbone, anche per tragguardare l'obiettivo per tempo e con adeguate infrastrutture, misurando l'impatto sui Territori ed evitando che ciò pesi sulla bolletta elettrica, onde non pregiudicare la competitività del Paese. Al fine di incrementare la

flessibilità del sistema elettrico, devono essere tenuti in considerazione anche gli stoccaggi termici associati a impianti cogenerativi che permettono di rafforzare la capacità di modulazione elettrica preservandone i benefici ambientali.

**D36: Pensate che lo sviluppo del mercato della capacità sia uno strumento sufficiente per garantire l'adeguatezza del sistema al crescere della generazione da fonti rinnovabili?**

Al fine di assicurare il raggiungimento e il mantenimento dell'adeguatezza della capacità produttiva (disponibilità di capacità di generazione in grado di soddisfare i consumi di energia elettrica più i margini di potenza), si condivide quanto riportato nel Piano circa la necessità di avviare il mercato italiano della capacità entro la fine del 2019, escludendo gli impianti con coefficienti di emissione superiori a quelli previsti dal Regolamento Mercato Elettrico UE, al fine di indirizzare gli investimenti verso tecnologie *low carbon* e contribuire quindi in misura maggiore al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni carboniche.

**D37: Il crescere della generazione distribuita in media e bassa tensione e l'evoluzione del ruolo del consumatore in prosumer richiederanno modifiche all'attuale assetto dei ruoli nel sistema di trasmissione/distribuzione? Se sì, quali?**

**D38: Altri commenti e proposte**

Non fornendo il Piano alcuna indicazione sulle attività rivolte a garantire la produzione domestica di idrocarburi, si rileva un rischio di sovrastima di tali produzioni nel lungo periodo così come riportate nello scenario di riferimento nel cap. 4.4. Il quadro attuale in cui opera l'industria estrattiva non consentirà di mantenere la produzione domestica ai livelli attuali e questo determinerà, se non corretto, ripercussioni sulla bolletta energetica, investimenti, occupazione e sicurezza degli approvvigionamenti. La mancata valorizzazione della produzione domestica favorirà l'import, determinando una serie di impatti negativi per il Paese: più dipendenza dall'estero con il rischio, già evidenziato dal PNIEC, di dipendere da Paesi a rischio geopolitico (oggi l'Italia ricorre all'estero per il 90% del petrolio e del gas consumato); bolletta energetica più pesante (nel 2018 la produzione domestica ha consentito una riduzione di 3,1 mld/€); contrazione degli investimenti privati determinando minori risorse per il sistema, per lo Stato (ad oggi il contributo è stato superiore a 800mln €/a), e per ricerca e sviluppo (le aziende investono 300 mln medi annui). Le misure introdotte nel quadro normativo ai danni della produzione domestica rischiano di minare la fiducia degli investitori stranieri nei confronti dell'Italia. È necessario valorizzare la produzione domestica delle fonti fossili a minori emissioni che unitamente ad altre fonti continue e ad alta densità, come il geotermico e l'idroelettrico andrà a formare un mix energetico in grado di disaccoppiare crescita economica e trend emissivi. Bisogna puntare su un mix energetico che promuova le FER e che preveda l'utilizzo delle fonti fossili a minori emissioni, soprattutto il gas, in grado di garantire continuità e contributo energetico in particolare al trasporto, alla grande industria e alla chimica.

## MERCATO INTERNO DELL'ENERGIA

### \*\*\*TRASPARENZA E COMPETITIVITÀ DEL MERCATO, TUTELA DEI CONSUMATORI

D39: Ritenete le misure proposte sufficienti a stimolare la partecipazione attiva al mercato elettrico di tutti i soggetti potenzialmente produttori che oggi non vi prendono parte? In quali forme ritenete possibile ed efficace la partecipazione al mercato dei privati cittadini?

D40: Ritenete che le misure di contrasto e prevenzione della povertà energetica inserite nel piano siano sufficienti per contrastare tale fenomeno? Avete ulteriori proposte?

Si ritiene positivo e coerente che nel PNIEC alcune misure di fiscalità (vd. riduzione del prezzo del GPL e del gasolio impiegati per il riscaldamento in aree geograficamente o climaticamente svantaggiate) sulle fonti energetiche vengano inquadrate tra le azioni volte a sviluppare una vera politica di contrasto alla povertà energetica delle famiglie.

Al riguardo, si desidera segnalare una incoerenza del PNIEC laddove la stessa misura viene poi indicata tra i 30 sussidi con impatto ambientale rilevante per il Piano Energia e Clima da esaminare e valutare prioritariamente.

In particolare per il GPL, il PNIEC dovrebbe tenere conto di quanto previsto dal Catalogo dei Sussidi favorevoli e quelli dannosi redatto dal Ministero dell'Ambiente che inserisce tale agevolazione tra i sussidi ambientalmente favorevoli (SAF) ritenendo la misura del GPL "giustificata dal fatto che esso costituisce allo stato attuale la scelta meno impattante sotto il profilo ambientale." Inoltre, per contrastare la povertà energetica è necessario rafforzare gli strumenti esistenti del bonus elettrico e del bonus gas e favorire la riqualificazione energetica dell'edilizia residenziale pubblica.

D41: La diffusione delle fonti rinnovabili richiederà crescenti capacità di accumulo: quali altre opzioni, oltre pompaggi ed elettrochimico?

In questo campo potrebbero essere esplorate le opportunità nel campo dell'idrogeno, riconvertendo l'eccesso di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili in idrogeno. Si segnalano tuttavia ancora dei limiti di tipo economico alla diffusione di tale vettore.

D42: Con quali modalità ritenete sia preferibile promuovere gli accumuli distribuiti e centralizzati?

D43: Altri commenti e proposte

Appare necessario fare chiarezza sulle definizioni dei meccanismi di sostegno che troppo spesso sono impiegati per creare contrapposizioni tra le diverse fonti di energia. Infatti la percezione è che ci sia ancora confusione nella definizione dei sussidi, che sono misure a sostegno di attività economiche e degli incentivi che sono trasferimenti di denaro riconosciuti principalmente ai produttori di energia da fonti rinnovabili. I sussidi alle fonti fossili sono in realtà una riduzione di tasse sui prodotti petroliferi riconosciuta ad alcune categorie di consumatori finali, perché necessitano di sostegno per gli effetti positivi che garantiscono all'economia o al territorio. Il trasporto merci ottiene una riduzione di accise che se eliminate comporterebbe un effetto sulla struttura dei prezzi nazionali. Il trasporto aereo, per convenzione internazionale, non paga tasse sui carburanti. La pesca e l'agricoltura ottengono riduzioni sull'accisa del carburante come sostegno al reddito perché settori tradizionalmente in grandi difficoltà. Tali sussidi sono riconosciuti a consumatori di settori tradizionalmente in crisi, come nel caso dell'agricoltura o della pesca, ed equivalenti alla parziale esenzione dagli oneri di sistema dell'energia per mantenere la competitività internazionale dei grandi consumatori industriali.

**D44: Quali strumenti di mercato ritenete più efficaci per supportare la crescita della generazione da fonti rinnovabili senza aggravio per gli oneri di sistema a carico di cittadini e imprese?**

Il time to market dei progetti è indispensabile affinché gli investitori possano garantire le risorse finanziarie per le nuove infrastrutture. A questo proposito sarebbe necessario uno sforzo congiunto per garantire tempi certi per il processo autorizzatorio ed un quadro normativo coerente e stabile.

Nel campo delle rinnovabili è importante che lo sviluppo della capacità segua l'evoluzione di costo verso la grid parity.

**D45: Quali misure ritenete necessario rinforzare in vista della completa liberalizzazione dei mercati retail del settore elettrico e gas per garantire la corretta informazione dei consumatori e la protezione da comportamenti speculativi?**

L'obiettivo del Piano di completare l'apertura del mercato dal 1° luglio 2020 è fondamentale per lo sviluppo del mercato finale a beneficio del settore, grazie alla maggiore consapevolezza nei consumatori e all'innovazione delle imprese in nuovi prodotti e servizi. In questo quadro, sarà importante implementare alcune misure attualmente sospese al fine di garantire la tutela dei consumatori, come ad esempio l'introduzione di un Albo di Venditori stringente, in grado di garantire l'operatività sul mercato di soggetti affidabili. In vista della completa apertura del mercato retail per il settore elettrico (maggiormente concentrato rispetto al gas) dovrebbero essere introdotte delle misure per renderlo effettivamente contendibile.

**D46: Altri commenti e proposte.**

Non sono fornite chiare indicazioni su quanto il Piano peserà sulla spesa annuale per energia del consumatore e sulla competitività delle aziende italiane. Se da un lato gli obiettivi sono in linea e, in alcuni casi, più ambiziosi dei corrispondenti europei, dall'altro non sono esplicite e chiare le analisi costi/benefici alla base della scelta degli strumenti utilizzati per raggiungerli. Nel Piano sono indicate le tecnologie su cui puntare, ma mancano informazioni sulla loro evoluzione futura e sui loro costi futuri. In particolare, poco si dice sui costi associati allo stoccaggio energetico e sulle capacità che sarà necessario installare per integrare quote crescenti di rinnovabili. Lo schema di un nuovo modello energetico e il percorso per arrivarvi deve prevedere una visione a 360° di tutte le componenti di una politica energetica: le esigenze della domanda di energia, le possibilità legate all'offerta, la natura delle emissioni che hanno impatto sul clima, la loro origine, gli strumenti per ridurne l'impatto — sia a livello globale sia locale —, e ovviamente i costi sociali della decarbonizzazione che dovranno risultare sostenibili. Tutti questi elementi vanno affrontati in modo coerente, strategico e coordinato ispirandosi a criteri di neutralità tecnologica e di efficienza, con l'obiettivo di conseguire un risultato che coniughi al meglio le esigenze di sostenibilità ambientale, economica e sociale, competitività e sicurezza del sistema.