



MEMORIA

138/2022/I/COM

**MEMORIA DELL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE PER ENERGIA
RETI E AMBIENTE IN MERITO AL PACCHETTO DI PROPOSTE
LEGISLATIVE DELLA COMMISSIONE EUROPEA "FIT FOR 55"**

Memoria per la VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera
dei Deputati

29 marzo 2022

Premessa

Il 14 luglio 2021 la Commissione europea ha presentato un pacchetto di proposte denominato “*Fit for 55*”, al fine di rendere le politiche in materia di clima, energia, uso del suolo, trasporti e fiscalità idonee a ridurre le emissioni di gas serra di almeno il 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. Il conseguimento di tali riduzioni è fondamentale per il raggiungimento dell’obiettivo di fare dell’Europa il primo continente neutro dal punto di vista climatico entro il 2050, ossia con emissioni nette zero.

Si tratta di un insieme di proposte strettamente interconnesse che si basano su politiche già parte del quadro normativo vigente, con la finalità di attuare una profonda trasformazione del sistema economico europeo e di renderlo pronto alla sfida della decarbonizzazione in modo equo, competitivo ed efficiente sotto il profilo dei costi. Tale trasformazione poggia su alcuni capisaldi strategici: i) fissazione di un prezzo del carbonio atto a garantire una transizione equa e a rendere meno costose le soluzioni più sostenibili; ii) promozione di un maggiore utilizzo delle energie rinnovabili e potenziamento dell’efficienza energetica; iii) impulso ad una mobilità pulita; iv) sostegno al settore industriale con soluzioni innovative e sostenibili; v) allineamento delle politiche fiscali agli obiettivi climatici.

Il pacchetto nel complesso rafforza otto atti legislativi esistenti e presenta cinque nuove iniziative¹ nei settori del clima, dell’energia, dei trasporti, dell’edilizia e dell’uso del suolo e della silvicoltura. Il quadro regolatorio definito con le proposte del pacchetto di luglio 2021 è stato integrato nello scorso mese di dicembre con una serie di ulteriori misure – sulle quali la memoria odierna non si soffermerà – per adeguare le norme del mercato interno del gas naturale in modo da favorire una maggiore penetrazione dei gas rinnovabili e a basso tenore di carbonio, incluso l’idrogeno, per migliorare la prestazione energetica degli edifici e per limitare le emissioni di metano.

Il pacchetto si pone come strumento attuativo del cd. *Green Deal* europeo – una delle priorità politiche di questa Commissione europea – in cui la transizione energetica ha un

¹ COM(2021) 557 RED Direttiva Fonti rinnovabili - Direttiva (Amend); COM(2021) 558 EED Direttiva Efficienza Energetica – Direttiva (Recast); COM(2021) 559 RAFI Realizzazione di un’infrastruttura per i combustibili alternativi - Regolamento (Repeal); COM(2021) 561 REFUEL Aviation – Regolamento; COM(2021) 562 FUEL Maritime – Regolamento (Amend); COM(2021) 556 CO2 emission performance standards CAR e VAN – Regolamento (Amend); COM(2021) 563 ETD Energy Taxation Directive - Direttiva (recast); COM(2021) 564 CBAM Carbon Border Adjustment Mechanism – Regolamento; COM(2021) 568 Social Climate Fund – Regolamento; COM(2021) 554 LULUCF Land Use, Land Use Change and Forestry – Regolamento (Amend); COM(2021) 555 ESR Effort share regulation – Regolamento (Amend); COM(2021) 551 ETS Emission Trading System – Direttiva (Amend); COM(2021) 552 ETS Emission Trading System_aviation - Direttiva (Amend).

ruolo di primo piano. La produzione e l'uso di energia rappresentano, infatti, oltre il 75% delle emissioni di gas serra dell'Unione europea. La decarbonizzazione del sistema energetico dell'Unione è, quindi, fondamentale per raggiungere gli obiettivi al 2030 e per attuare la strategia a lungo termine tesa alla realizzazione della neutralità climatica entro il 2050.

Il *Green Deal* europeo si concentra su tre principi chiave per la transizione verso l'energia pulita: garantire un approvvigionamento energetico dell'Unione europea sicuro e conveniente; sviluppare un mercato interno dell'energia pienamente integrato; privilegiare l'efficienza energetica e sviluppare un settore energetico basato in gran parte su fonti rinnovabili.

Tali principi sono stati recentemente ribaditi nella Comunicazione della Commissione europea dell'8 marzo 2022, "*REPower EU - Joint European Action for more affordable, secure and sustainable energy*", con la quale l'esecutivo comunitario ha delineato una serie di interventi per affrontare l'attuale situazione emergenziale dovuta al conflitto russo-ucraino, per ridurre la dipendenza energetica dell'Unione europea dalla Russia, garantendo la sicurezza e la continuità delle forniture e, infine, per contenere l'impatto dei prezzi elevati sui consumatori finali.

In tale scenario si riafferma la necessità di proseguire con ancora maggiore convinzione il percorso di decarbonizzazione e di incrementare l'ambizione nella transizione energetica, di cui il *Green Deal* rappresenta non solo uno strumento per promuovere su scala globale la competitività europea, ma anche il mezzo per conseguire l'indipendenza energetica dell'Unione europea.

Con la presente memoria, l'Autorità intende richiamare l'attenzione di codesta Commissione su alcune delle proposte legislative presentate dalla Commissione europea, sulle quali si ravvisano elementi di competenza, con particolare riferimento agli aspetti regolatori derivanti dalla revisione della direttiva sulle energie rinnovabili, dalla rifusione della direttiva sull'efficienza energetica, dalle modifiche del sistema di scambio di quote di emissione dell'Unione europea (EU ETS) e dalla proposta di regolamento per l'infrastruttura di ricarica per i combustibili alternativi (Regolamento AFIR).

I menzionati atti di interesse sono tuttora oggetto di discussione presso le Commissioni competenti del Parlamento europeo, nonché oggetto di negoziazione da parte degli Stati membri in sede di Consiglio dell'Unione europea. La Presidenza di turno francese (gennaio-giugno 2022) ha posto come priorità il conseguimento, entro il proprio semestre di presidenza, di un accordo nell'ambito del Consiglio sulla revisione del sistema EU ETS, che aprirebbe la strada ad un accordo sulle altre proposte settoriali.

Nei paragrafi che seguono l’Autorità illustrerà i contenuti delle proposte in esame unitamente ad una enucleazione degli aspetti di natura regolatoria di competenza della medesima, in considerazione, tra l’altro, dell’attuale contesto caratterizzato da prezzi energetici eccezionalmente elevati e delle conseguenti preoccupazioni in tema di sicurezza delle forniture.

1. Revisione della direttiva 2018/2001 sulla promozione dell’uso dell’energia da fonti rinnovabili (cd. RED II)

La proposta di revisione della direttiva 2018/2001/UE prevede l’innalzamento al 2030 dell’obiettivo vincolante a livello europeo di produzione di energia da fonti rinnovabili dall’attuale 32% al 40%, attraverso una serie di misure volte a promuovere, ove possibile, l’uso di tale energia rinnovabile nei settori dei trasporti, con un aumento progressivo dei biocarburanti avanzati; delle biomasse, attraverso un inasprimento dei criteri di sostenibilità ambientale; dell’edilizia; del telecalore. Tra le principali modifiche apportate dalla proposta legislativa in esame, si segnalano nel seguito diversi elementi di rilievo ai fini della regolazione energetica.

Con l’intento di promuovere i combustibili rinnovabili di origine non biologica, la proposta di direttiva estende la definizione di tali combustibili a tutti i “*combustibili liquidi e gassosi il cui contenuto energetico proviene da fonti rinnovabili diverse dalla biomassa*” per l’utilizzo in tutti i settori, includendo così anche l’idrogeno rinnovabile. Gli Stati membri dovranno, altresì, assicurare, entro il 2030, che il contributo dei combustibili rinnovabili di origine non biologica usati a scopi finali energetici e non energetici rappresenti il 50 % dell’idrogeno utilizzato per scopi finali energetici e non energetici nell’industria. La direttiva RED II, oggetto di modifica e recepita nell’ordinamento nazionale con il decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, demandava alla Commissione europea la predisposizione di un atto delegato per definire una metodologia volta ad identificare le specifiche configurazioni d’impianto per la produzione di “*combustibili rinnovabili di origine non biologica*”. Pertanto, alla luce dell’estensione della definizione sopra illustrata, tale atto delegato concorrerà anche alla definizione di idrogeno rinnovabile - unitamente alle proposte del “*decarbonisation package*”, presentato dalla Commissione nel dicembre 2021 - per adeguare le norme del mercato del gas naturale ai gas rinnovabili e a basso tenore di carbonio.

L’Autorità ritiene essenziale assicurare la coerenza del quadro normativo in fase di definizione e garantire un sistema che sia trasparente e sufficientemente flessibile, in modo da essere agevolmente applicato alle diverse caratteristiche dei sistemi elettrici europei, al fine di promuovere la concorrenza nella produzione di idrogeno da fonti rinnovabili fra diversi sistemi europei. L’individuazione di una configurazione

univoca (per esempio, quella in cui l'elettrolizzatore è collegato direttamente ad un impianto di produzione da fonti rinnovabili) rischierebbe di creare disallineamenti fra sistemi elettrici, con alterazione della loro concorrenzialità.

Preme, dunque, rilevare il nesso definitorio tra la proposta di estensione della definizione contenuta nella proposta in esame e l'adozione da parte della Commissione europea dell'atto delegato previsto dalla norma in vigore. **Più precisamente, l'Autorità ritiene opportuno che tali atti delegati facciano riferimento non solo alle configurazioni d'impianto ma anche alle garanzie di origine dell'energia elettrica, riportando anche l'ora e la zona in cui l'energia elettrica è stata prodotta.**

La proposta legislativa prevede, altresì, l'obbligo per ciascun Stato membro di concordare almeno un progetto di cooperazione trans-frontaliero nel settore delle energie rinnovabili entro il 2025 e, per quelli che si affacciano su un bacino marino, di concordare in maniera congiunta l'ammontare dei progetti *off-shore* da sviluppare entro il 2050, con passaggi intermedi al 2030 e al 2040.

Con riferimento agli obblighi relativi ai progetti trans-frontalieri di energie rinnovabili, **l'Autorità, pur considerando di grande rilievo la collaborazione trans-nazionale, non ritiene utile, per le finalità perseguite dalla proposta in esame, l'imposizione di un vincolo in tal senso, tra l'altro, senza alcuna previsione in tema di analisi costi-benefici. Solo un approccio selettivo allo sviluppo delle infrastrutture, fondato su un'analisi dei costi e dei benefici, consente infatti di minimizzare il rischio di allocare le risorse in maniera inefficiente, con un aggravio ingiustificato dei costi per i consumatori.**

Lo stesso negoziato presso le sedi istituzionali europee e, in particolare, presso il Consiglio dell'Unione europea, avviato sin dall'autunno 2021, ha parzialmente ridimensionato il carattere prescrittivo di tale norma, attenuando gli obblighi in capo agli Stati membri.

In merito all'obbligo, previsto per tutti gli Stati affacciati sul medesimo bacino marino, di concordare obiettivi comuni per lo sviluppo di impianti rinnovabili *offshore*, **l'Autorità valuta che tale obbligo, nell'attuale formulazione, potrebbe risultare di non immediata applicazione e che, comunque, potrebbe essere preferibile favorire questo tipo di accordi con pianificazioni comuni di investimenti, laddove effettivamente opportuno ed efficiente, alla luce della speciale conformazione del bacino marino, della disponibilità di risorsa rinnovabile e di interconnessioni preesistenti tra gli Stati in questione.**

L'Autorità considera, altresì, opportuno segnalare la necessità di evitare, attraverso l'imposizione di tali obblighi, potenziali incoerenze con le disposizioni relative alla

pianificazione degli investimenti infrastrutturali ai sensi del regolamento 2019/943 sul mercato interno dell'energia elettrica e del regolamento 347/2013 sulle infrastrutture energetiche transeuropee.

Al fine di facilitare l'integrazione dell'energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili nel sistema elettrico, la proposta di revisione della direttiva RED II introduce, inoltre, l'obbligo per gli operatori di rete, sia di trasmissione sia di distribuzione, di fornire agli operatori di mercato informazioni sulla quota di energia rinnovabile e sul contenuto di carbonio dell'energia oraria fornita in ogni zona di offerta il più possibile vicino al tempo reale e, comunque, con intervalli temporali non superiori all'ora, con previsioni ove disponibili. Si osserva al riguardo che i singoli gestori di rete sono esclusivamente a conoscenza delle quantità di energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili e immessa nelle proprie reti ogni ora da impianti di produzione direttamente connessi alle loro reti, ma non possono conoscere né le fonti da cui è stata prodotta l'energia elettrica proveniente da altre reti, né la fonte associabile all'energia elettrica prelevata dai clienti finali, se non sulla base di elementi attinenti ai mix di produzione medi. Ciò rende di fatto tale disposizione non attuabile.

Per ovviare, dunque, a tale criticità, fatti salvi gli obblighi in termini di informazione oraria, **l'Autorità propone di riportare tali informazioni a livello nazionale, anziché per tutte le interconnessioni tra reti di diversi gestori per zona di offerta, utilizzando i dati del mix di generazione medio nazionale, a cui aggiungere i dati di produzione medi degli Stati dai quali proviene l'energia oggetto di importazione.**

La proposta di direttiva in analisi introduce, inoltre, l'obbligo per gli Stati membri di assicurare che le disposizioni normative relative all'utilizzo degli attivi di stoccaggio e di bilanciamento non discriminino la partecipazione di sistemi di stoccaggio piccoli e/o mobili al mercato dei servizi di flessibilità, di bilanciamento e di stoccaggio. Al riguardo, si osserva che la regolazione italiana – attualmente, tramite la partecipazione ai progetti pilota, e, in prospettiva, mediante la riforma del Testo integrato per il dispacciamento elettrico (TIDE) – già assicura l'accesso non discriminatorio ai mercati dell'energia elettrica da parte di tutte le unità di produzione e consumo, comprese le batterie, anche attraverso aggregatori. Analogamente anche gli altri Stati membri – in attuazione delle disposizioni previste dal regolamento 943/2019 sul mercato interno dell'energia elettrica e dai successivi Codici di rete e Linee guida – in buona misura prevedono, secondo specifiche nazionali, norme per garantire un accesso non discriminatorio ai mercati a tutte le tecnologie, inclusa la domanda.

Pertanto, nel valutare positivamente la proposta della Commissione europea, **l'Autorità evidenzia l'opportunità di valorizzare, nell'ambito del processo decisionale, il quadro regolatorio nazionale, che già può considerarsi compatibile – anticipandole**

- con le previsioni europee che invitano alla definizione di un quadro normativo minimo per assicurare l'accesso non discriminatorio ai mercati dei servizi ancillari.

2. Rifusione della direttiva sull'efficienza energetica (EED)

Nella proposta di rifusione della direttiva sulla efficienza energetica (EED) l'obiettivo comunitario di risparmio energetico è stato innalzato e reso vincolante, pari ad una riduzione del 9% rispetto alle proiezioni al 2030 del *Reference scenario 2020* (basato sui contributi attesi dai Piani nazionali energia e clima). Tale obiettivo, se comparato con quello perseguito dalla direttiva 2018 (pari a -32,5% rispetto al *Reference scenario 2007*), sarebbe pari a circa - 36% per il consumo di energia finale e a - 39% per il consumo di energia primaria.

La proposta legislativa all'attenzione di questa Commissione parlamentare modifica, altresì, il modello di obiettivo europeo, attraverso la definizione dei contributi nazionali definiti sulla base di una formula che tiene conto di diversi parametri, in analogia a quanto già previsto per l'obiettivo sulle fonti rinnovabili. Il monitoraggio dell'obiettivo nazionale avverrà attraverso il rispetto di una traiettoria indicativa di risparmi che gli Stati membri dovrebbero conseguire fino al 2030, con la possibilità per la Commissione europea di richiedere agli Stati membri non conformi misure aggiuntive. A ciò si accompagna un innalzamento dell'obiettivo per ogni Stato membro di nuovi risparmi energetici annui derivanti da politiche attive finalizzate a tale scopo, passando dall'attuale 0,8% all'1,5% a partire dal 2024, col contestuale rafforzamento degli obblighi nel settore pubblico (il rinnovamento annuale del 3% della superficie degli edifici pubblici è esteso a tutti gli edifici con superficie maggiore di 250m² e, nel rispetto del requisito relativo agli edifici a energia quasi zero (NZEB), è introdotto, altresì, un nuovo obbligo di riduzione annua dei consumi energetici degli enti pubblici pari a 1,7%, rispetto ai due anni precedenti l'entrata in vigore della direttiva). Inoltre, sono previste ulteriori misure per contrastare la povertà energetica, come l'obbligo di raggiungere una quota della quantità totale richiesta di risparmi energetici tra i clienti vulnerabili. Questa quota dovrebbe essere almeno pari alla percentuale di consumatori in povertà energetica come notificato nei Piani nazionali energia e clima. Gli Stati membri possono, dunque, richiedere alle parti soggette ai regimi obbligatori di realizzare una quota di risparmio energetico alle persone in situazione di povertà energetica.

Fra le tematiche maggiore interesse, dal punto di vista regolatorio, l'Autorità evidenzia il sostanziale rafforzamento del principio "*energy efficiency first*" in riferimento allo sviluppo delle infrastrutture di gas e di elettricità. La proposta di direttiva prevede, infatti, specifici compiti sia per gli Stati membri sia per le autorità di regolazione nazionale. Con particolare riguardo ai compiti di queste ultime, si segnala l'obbligo di sviluppare

metodologie e orientamenti mirati all'efficienza energetica nei metodi di analisi costi-benefici, nonché di tenere in debita considerazione tale principio per la verifica, l'approvazione, e il monitoraggio degli investimenti. Inoltre, i regolatori dovranno limitare la possibilità per i gestori dei sistemi di trasmissione e di distribuzione di compensare le perdite di rete evitabili tramite le tariffe praticate ai clienti finali ed includere nella relazione annuale una sezione sull'efficienza energetica, fornendo una valutazione delle perdite di rete.

A tal proposito, si osserva, innanzitutto, che questa Autorità ha tra i compiti assegnati dal Legislatore nazionale, sin dalla sua istituzione, proprio *“la promozione dell'uso razionale dell'energia, con particolare riferimento alla diffusione dell'efficienza energetica”*; pertanto, essa da sempre persegue tale obiettivo nella regolazione delle infrastrutture di trasmissione e di distribuzione.

Inoltre, l'Autorità ha definito una regolazione volta ad incentivare la riduzione delle perdite di rete sia nel settore elettrico sia del gas naturale. Nel dettaglio, con riferimento alle perdite sulle reti di distribuzione elettriche, la regolazione vigente prevede che annualmente ciascuna impresa distributrice paghi, se positivo, ovvero riceva, se negativo, un incentivo economico, pari al differenziale tra le perdite effettive riscontrate sulla sua rete e le perdite convenzionalmente riconosciute, moltiplicato per il prezzo di cessione dell'energia elettrica da parte di Acquirente Unico agli esercenti la maggior tutela. Ne deriva che gli operatori hanno un elevato incentivo a ridurre il livello effettivo delle loro perdite. In più, l'Autorità è periodicamente intervenuta prevedendo delle traiettorie di efficientamento funzionali alla riduzione del livello percentuale di perdite effettive riconosciute alle imprese distributrici, facendo sì che gli effetti economici degli interventi di efficientamento e di riduzione delle perdite delle reti vadano anche a vantaggio della collettività (lo stesso meccanismo non è applicato, al momento, alla rete di trasmissione). Per quanto concerne il settore del gas naturale, con particolare riferimento al servizio di trasporto, l'Autorità applica un meccanismo di riconoscimento dei costi per le perdite di rete basato su criteri standard che incentivano il contenimento delle emissioni e, fin dal 2019, ha previsto la mappatura delle perdite di rete da parte degli operatori (delibera 554/2019).

Pur ritenendo, pertanto, condivisibile l'enfasi posta dalla Commissione europea sulla necessità di incrementare l'efficienza del sistema energetico attraverso interventi mirati allo sviluppo delle infrastrutture del gas e dell'elettricità, **l'Autorità valuta che, per contribuire agli obiettivi di decarbonizzazione in modo efficiente, il richiamo al principio di efficienza energetica nello sviluppo delle infrastrutture non sia di per sé sufficiente. Questa Autorità sostiene un approccio più ambizioso che affianchi a tale principio solidi criteri di selettività degli investimenti che, facendo leva su**

metodologie di analisi costi-benefici chiare e trasparenti, valorizzino adeguatamente gli obiettivi di efficienza energetica sia in termini economici sia in termini ambientali.

3. Revisione della direttiva sul sistema di scambio di quote di emissione dell'Unione europea EU ETS e Istituzione del Fondo sociale per il clima

Tra gli strumenti individuati per sostenere il conseguimento dell'obiettivo di riduzione di emissioni del 55% al 2030, la Commissione europea individua come elemento cardine il rafforzamento del sistema per lo scambio delle quote di emissioni (ETS EU), che definisce un tetto massimo alle emissioni di gas ad effetto serra - da ridurre annualmente – applicabile ai soggetti operanti nei settori della produzione di energia elettrica, dell'industria ad alta intensità energetica, nonché al trasporto aereo.

Tra gli interventi proposti dalla Commissione europea, si annovera un nuovo obiettivo di riduzione delle emissioni dal 40% al 61% rispetto ai livelli del 2005 entro il 2030, unitamente ad una riduzione più accelerata delle emissioni complessive e delle quote gratuite, tramite la modifica dei criteri per la loro assegnazione, l'estensione graduale tra il 2023 e il 2026 del sistema ETS EU al trasporto marittimo e, dal 2025-2026, al trasporto su strada e all'edilizia.

Per contemperare agli impatti redistributivi di queste modifiche, la Commissione europea propone l'istituzione di un Fondo sociale per il clima, oggetto di uno specifico regolamento. Le risorse del Fondo dovranno essere distribuite agli Stati membri per sostenere misure e investimenti volti a ridurre la dipendenza dai combustibili fossili a vantaggio dei soggetti vulnerabili (famiglie, microimprese e utenti dei trasporti, nonché per sostenere il reddito delle famiglie vulnerabili). La dotazione finanziaria del Fondo sarà di 72,2 miliardi di euro per il periodo 2025 – 2032 (23,7 miliardi di euro per gli anni 2025-2027 e di 48,5 miliardi di euro per gli anni 2028-2032), che dovrebbe corrispondere al 25% dei ricavi previsti dalle aste per i diritti di emissione di CO₂. Gli Stati membri dovrebbero contribuire ad almeno il 50% dei costi totali stimati dal piano. A tal fine, gli Stati membri dovrebbero utilizzare i proventi delle aste delle proprie quote di permessi di emissione di CO₂ per i due nuovi settori del trasporto stradale e dell'edilizia.

Al riguardo, si osserva che il rafforzamento del sistema ETS EU attraverso, in particolare, la riduzione del tetto massimo delle quote di emissioni ha come effetto diretto l'aumento del prezzo della CO₂. Appare, dunque, utile rimarcare che all'attuale crisi dei prezzi dell'energia ha certamente concorso, seppure in maniera non preponderante rispetto alla crescita internazionale dei prezzi del gas, l'incremento della CO₂ che, da un livello storico di 25 €/tCO₂, ha toccato in un solo anno il picco dei 100 €/tCO₂. La stessa Commissione

europea nella sua Comunicazione del mese di ottobre 2021, *“Risposta all’aumento dei prezzi dell’energia: un pacchetto di misure di intervento e di sostegno”*, ha inteso individuare le cause, nonché l’evoluzione attesa dell’aumento dei prezzi dell’energia, ivi inclusa la componente dovuta al corretto funzionamento dei meccanismi del mercato europeo dei prezzi del carbonio, anch’esso individuato come motivo del repentino aumento dei prezzi.

In proposito, l’Autorità ritiene che la sostenibilità economica del processo di decarbonizzazione tramite un deciso rafforzamento e un’estensione del sistema EU ETS a nuovi settori andrà attentamente calibrato alla luce della crisi energetica in essere.

L’Autorità valuta positivamente la proposta della Commissione europea di utilizzo da parte degli Stati membri della totalità dei proventi delle aste per interventi legati alla questione climatica e per fornire un supporto finanziario per far fronte alle problematiche sociali dei nuclei a basso reddito, anche riducendo le imposte che hanno un effetto distorsivo. L’Autorità ritiene, inoltre, fondamentale sottolineare come le misure attuate dal Governo italiano per contenere, sia per i clienti domestici sia per quelli industriali, gli effetti del vertiginoso aumento dei prezzi registrato nel nostro Paese a partire dal luglio 2021 siano state in parte finanziate attraverso l’utilizzo del gettito derivante allo Stato dalle aste dei permessi di emissione di CO₂ per il 2021 e il 2022. Gli introiti derivanti da tali aste rappresentano, infatti, unitamente alle leve fiscali e alle imposte ambientali, i principali strumenti di finanziamento che gli Stati membri dovrebbero utilizzare nel breve termine per attenuare l’impatto del rincaro dei prezzi dell’energia a favore dei consumatori e a tutela delle classi di clienti più vulnerabili.

Preme in aggiunta osservare che, per effetto del continuo aumento del prezzo dei permessi di emissione della CO₂ – non si evidenziano al riguardo segnali che lascino intravedere un ribasso del prezzo, che ha raggiunto nella prima metà di febbraio 2022 valori prossimi a 100 €/MWh – sono in aumento anche i proventi derivanti dalla messa all’asta delle quote nella disponibilità dello Stato italiano (per il 2021 si stimano, a prezzi attuali, proventi dell’ordine di 1,8 e 2,5 miliardi di euro a fronte di 1,2-1,4 miliardi di euro registrati tra il 2018 ed il 2020). Ciò offre – in uno scenario come quello attuale che, verosimilmente, richiederà ulteriori interventi compensativi – uno strumento versatile con significative risorse aggiuntive. La recente Comunicazione della Commissione *“REPower EU”* conferma tale previsione, sottolineando come gli Stati membri possano utilizzare anche gli introiti più elevati del previsto provenienti dal sistema ETS EU che, dal 1° gennaio 2021 al 28 febbraio 2022 sono stati pari a 30 miliardi di euro, per scopi sociali a sostegno dei nuclei a reddito medio-basso. Ciò non esclude che la riforma del sistema ETS debba essere disegnata in modo da delineare un mercato che fornisca segnali

di medio e lungo termine sul prezzo della CO₂, al fine di offrire visibilità ai consumatori e a quelli industriali sull'impatto di tali politiche climatiche sui prezzi dell'energia.

Infine, in linea con quanto disposto dalla Commissione europea in merito all'obbligo di destinare i proventi delle aste dei diritti di emissione a favore di misure per la lotta ai cambiamenti climatici, alla promozione delle fonti rinnovabili e all'efficienza energetica e coerentemente con le previsioni di cui al decreto legislativo n. 199/21, che recepisce la direttiva sulla promozione delle fonti rinnovabili 2018/2001/UE, **l'Autorità evidenzia l'opportunità di valutare che una parte di tali proventi sia strutturalmente destinata alla copertura dei costi di incentivazione delle fonti rinnovabili, alleggerendo la pressione sulle tariffe elettriche, soprattutto nel contesto attuale segnato da forti rincari. Tale previsione**, considerato che il prezzo della CO₂ si scarica direttamente sui prezzi dell'energia elettrica, contribuendo in tal modo al finanziamento delle fonti rinnovabili che non ne sostengono il costo, **concorrerebbe altresì ad evitare il determinarsi di una doppia imposizione con gli oneri generali di sistema destinati in prevalenza al finanziamento delle medesime fonti.**

4. Proposte di regolamento per l'infrastruttura di ricarica per i combustibili alternativi (cd. Regolamento AFIR)

Il pacchetto "*Fit for 55*" include importanti proposte per la promozione di veicoli e di carburanti più puliti, nel rispetto del principio di neutralità tecnologica. Tra queste, la proposta di regolamento *Alternative Fuels Infrastructure Regulation* (AFIR), che abroga la direttiva 94/2014/UE, nel perseguire l'obiettivo di garantire la possibilità di ricarica dei veicoli elettrici, sia per viaggi brevi sia per quelli lunghi, secondo principi di interoperabilità e di facilità d'uso, in linea con gli sviluppi del mercato e garantendo l'inclusione delle zone rurali e remote, introduce disposizioni vincolanti per lo sviluppo di reti di infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici, delle navi in porto e dei servizi aeroportuali.

In particolare, tali obblighi riguardano obiettivi di installazione di infrastrutture di ricarica per livelli di potenza suscettibili di apportare impatti significativi sulla rete elettrica, in un arco temporale che, sebbene decennale, appare particolarmente sfidante.

Gli aspetti relativi ai veicoli elettrici sono inseriti nel regolamento "*CO2 auto*" e, per quanto riguarda i trasporti aerei e marittimi, rispettivamente nei regolamenti "*ReFuelEU Aviation*" e "*FuelUE Maritime*". Tali regolamenti, pur non presentando elementi di competenza di questa Autorità, costituiscono i presupposti del Regolamento AFIR, contenendo disposizioni per la progressiva trasformazione dei veicoli in veicoli elettrici, con il duplice obiettivo, per il 2030, di riduzione del 55% delle emissioni delle automobili

e di riduzione del 50% delle emissioni dei veicoli commerciali, cui si aggiunge l'ambizioso obiettivo di zero emissioni delle nuove automobili entro il 2035.

Oltre agli obblighi di infrastrutturazione di ricarica per veicoli elettrici (ma anche per quelli alimentati a idrogeno e a LNG), il regolamento AFIR introduce il principio di non discriminazione dei *mobility service providers* (MSP) da parte degli operatori delle infrastrutture di ricarica, nonché disposizioni per la confrontabilità dei prezzi dei servizi di ricarica. Si rileva come, ai fini del raggiungimento del target, siano considerati i punti di ricarica “*mobili*”; ciò rappresenta un servizio piuttosto innovativo, già avviato in alcune città italiane.

Inoltre, l'articolo 14 del regolamento AFIR affida un ruolo specifico alle autorità di regolazione dell'energia nella valutazione degli effetti sulla flessibilità del sistema che lo sviluppo e la gestione dei punti di ricarica può comportare, incluse le tecnologie bidirezionali (V2G), al fine di fornire raccomandazioni agli Stati membri in termini di tipologie e di localizzazione dei punti di ricarica (pubblici e privati).

In proposito, preme osservare che il decreto legislativo n. 199/21 ha già attribuito a questa Autorità il compito di definire misure tariffarie per le infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici in luoghi accessibili al pubblico, “*al fine di favorire la diffusione di veicoli alimentati a energia elettrica assicurando lo sviluppo razionale ed efficiente delle reti elettriche*”.

Con riferimento agli aspetti di natura regolatoria e per quanto di competenza di questa Autorità, si precisa che, per valutare appieno gli effetti sulla rete elettrica degli obiettivi di elettrificazione proposti dal regolamento AFIR, risulta fondamentale rammentare che i veicoli elettrici sono ricaricati non solo nei luoghi pubblici ma anche in luoghi privati come i garage e i posti auto delle abitazioni, i condomini e le imprese. Al riguardo, **l'Autorità considera opportuno sviluppare politiche di *smart charging* orientate anche alla ricarica in luoghi privati** (come già disposto con la delibera 541/2020, al fine di favorire la ricarica notturna, quando le reti elettriche sono più scariche) **e sistemi di partecipazione delle infrastrutture di ricarica ai servizi di dispacciamento** (non solo nella più complessa modalità V2G ma anche in modalità V1G, ovvero con flusso energetico monodirezionale verso il veicolo ma soggetto, comunque, a capacità di controllo).

In secondo luogo, in relazione agli obiettivi di installazione di infrastrutture di ricarica per livelli di potenza, l'Autorità segnala che l'impatto sulla rete non è direttamente correlato alla potenza di ricarica del veicolo. In proposito, sistemi di *load management*, installazioni di generazione da fonti rinnovabili e di accumulo presso i punti di ricarica possono contribuire a controllare l'impatto della nuova elettrificazione, tenendo conto

soprattutto delle diverse esigenze tra ricarica rapida (tipicamente presso i punti in luoghi pubblicamente accessibili) e ricarica lenta (tipicamente presso i punti in luoghi privati).

Sempre in relazione agli impatti sulla rete elettrica, l’Autorità sottolinea che i requisiti emissivi molto stringenti del regolamento cd. “*CO2 auto*” comporteranno una notevole crescita dei veicoli circolanti alimentati a energia elettrica e questo si rifletterà nei piani di sviluppo delle reti di distribuzione che gli operatori delle stesse reti devono mettere a punto ai sensi del menzionato decreto legislativo n. 210/2019 di recepimento della direttiva 944/2019. Questa Autorità è impegnata nella definizione dei criteri per rendere tali piani un vero strumento di efficientamento della spesa di investimento, data anche la possibilità di fornire stimoli alla localizzazione delle stazioni di ricarica più impattanti verso punti della rete esistente con buona capacità disponibile (*hosting capacity*).

Infine, riguardo al profilo dello sviluppo concorrenziale del settore, l’Autorità considera di notevole rilievo le disposizioni del regolamento AFIR in tema di accesso non discriminatorio alle infrastrutture dei *charging point operators* (CPO) da parte dei *mobility service providers* (MSP). Questi ultimi, infatti, sviluppano rapporti contrattuali con gli “automobilisti elettrici”, offrendo accesso a reti di punti di ricarica.