

Esame degli Atti dell'Unione europea rientranti nel pacchetto denominato "Pronti per il 55%"
("Fit for 55%")

Contributo Enel

L'Unione europea è in prima linea nell'azione per il contrasto al cambiamento climatico e per la transizione energetica puntando, con l'adozione del pacchetto "Pronti per il 55", alla totale decarbonizzazione entro il 2050 e aumentando l'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas serra dal 40% al 55% entro il 2030 (rispetto ai livelli del 1990). La recente adozione di questo pacchetto legislativo conferma che la decarbonizzazione è al centro della costruzione dell'Europa del futuro. Questa è senza dubbio una sfida e, al tempo stesso, la più grande opportunità che l'Europa abbia mai avuto nella sua storia recente per raggiungere una *leadership* industriale in settori tecnologicamente avanzati che stanno trainando la ripresa economica post Covid.

Il pacchetto proposto dalla Commissione Europea declina l'obiettivo di decarbonizzazione in nuovi *target* per i diversi settori. I principali sono l'innalzamento del *target* europeo di consumo di energia elettrica da fonte rinnovabile al 2030 dal 32% al 40%, l'incremento negli obblighi di risparmio energetico, obiettivi di riduzione di gas climalteranti per i settori non-ETS (es. trasporto ed edilizia), l'espansione dell'attuale sistema EU ETS al trasporto marittimo e la creazione di un sistema analogo ma separato per il trasporto su strada e gli edifici, l'introduzione del *carbon Border Adjustment Mechanism* (CBAM), vale a dire un *carbon price* alle importazioni ai settori elettrico, cemento, acciaio, fertilizzanti e una riduzione del *carbon price* per quei paesi che hanno adottato sistemi di *carbon pricing* interno. Di rilievo anche l'istituzione del Fondo Sociale per il clima, il Regolamento per lo sviluppo dell'infrastruttura per combustibili alternativi che introduce nuovi obblighi e obiettivi nazionali obbligatori per la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica/rifornimento accessibile al pubblico per veicoli stradali, navi e aeromobili per una selezione di "carburanti": elettricità (per trasporto su strada, *Onshore Power Supply*, aeroporti), idrogeno (solo per trasporto su strada) e GNL (solo per veicoli pesanti e navi).

Enel valuta positivamente il complesso del nuovo pacchetto perché capace di favorire l'elettrificazione dei consumi e raggiungere quegli obiettivi di riduzione delle emissioni che soli possono evitare le negative conseguenze dei cambiamenti climatici. L'energia elettrica è il vettore energetico più efficiente e, con l'incremento della produzione da fonti rinnovabili, più conveniente per tutte le tipologie di consumi energetici, oltre che un'opportunità per raggiungere una sempre maggiore indipendenza energetica e sicurezza nelle forniture.

Analizziamo di seguito alcune delle proposte che compongono il pacchetto.

Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO recante modifica della direttiva 2003/87/CE che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, della decisione (UE) 2015/1814 relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra e del regolamento (UE) 2015/757

COM(2021) 551 final

Una riforma della direttiva ETS è fondamentale per garantire che il sistema per lo scambio delle quote di emissione rimanga un pilastro centrale delle politiche climatiche dell'UE e contribuisca a fornire segnali di prezzo del carbonio stabili e prevedibili. Allo stesso tempo, è particolarmente importante valutare gli impatti

della riforma sulla sostenibilità del percorso dell'Europa verso la neutralità climatica, in particolare per quanto riguarda gli impatti sociali conseguenti e la necessità di garantire una transizione giusta.

Il contributo dei settori coperti dall'EU ETS aumenterà dal -43% al -61% di riduzione delle emissioni nel 2030 rispetto al 2005, gettando le basi per accelerare la decarbonizzazione nei settori più maturi e dando un segnale forte e prevedibile del prezzo della CO2 assolutamente necessario per favorire la penetrazione delle tecnologie a emissioni zero. Tuttavia, più che in passato, i proventi delle aste ETS dovrebbero essere reinvestiti per sostenere la decarbonizzazione dei settori ETS dell'UE. Il costo marginale di abbattimento di questi settori aumenterà man mano che perseguono ulteriori riduzioni delle emissioni, soprattutto considerando che hanno già ridotto drasticamente le loro emissioni accedendo a opzioni di abbattimento a basso costo. Occorre quindi sottolineare quanto sia necessario garantire una transizione giusta per questi settori, in modo che "nessuno sia lasciato indietro" anche nel breve termine. Al riguardo, Enel concorda con le proposte di modifica dell'articolo 10 della Direttiva EU ETS che chiedono agli Stati membri di investire tutte le entrate non attribuite al bilancio dell'Unione a fini legati alla questione climatica, comprese le ristrutturazioni sostenibili per le famiglie a basso reddito. Anzi, Enel ritiene che l'articolo 10 debba essere ulteriormente rafforzato con misure che indirizzino gli investimenti per garantire una transizione giusta e sostenere la decarbonizzazione dei settori dell'EU ETS, chiedendo agli Stati membri di investire a tal fine una certa percentuale delle entrate delle vendite delle quote.

Altro elemento condivisibile è l'aumento del fattore di riduzione lineare al 4,2% associato ad un adeguamento al ribasso una tantum del massimale. Tale provvedimento eliminerà il rischio di arbitrarietà sull'importo una tantum di riduzione, garantendo la prevedibilità normativa necessaria per raggiungere un segnale forte di prezzo del carbonio.

Parimenti si ritiene che la revisione dei parametri della riserva stabilizzatrice del mercato (MSR) potrà contenere l'eccedenza di quote, garantendo stabilità e prevedibilità dei prezzi. L'inclusione del trasporto marittimo e aereo nel calcolo dell'eccedenza delle quote sul mercato porterà a riflettere meglio il reale squilibrio tra domanda e offerta di quote e quindi a migliorare complessivamente il funzionamento della riserva.

L'ampliamento del campo di applicazione dell'attuale sistema ETS dell'UE al settore marittimo è uno degli elementi chiave della proposta di modifica della direttiva ETS e ha il pregio di rafforzare il sistema nel suo complesso e di contribuire significativamente alla decarbonizzazione del settore marittimo. Le emissioni dei trasporti marittimi oggi sono più elevate rispetto al 1990 e si prevede che aumenteranno ulteriormente in uno scenario *business as usual*. Fissare un prezzo esplicito del carbonio incentiverà il settore a adottare soluzioni più efficienti in termini di emissioni, inclusa l'elettrificazione dei porti attraverso il c.d. *cold ironing*, ovvero l'alimentazione delle navi ormeggiate in banchina attraverso la fornitura di energia elettrica da terra in luogo dell'autoproduzione a bordo con motori a combustione.

Particolarmente apprezzata è l'estensione del sistema ETS alle attività di produzione di idrogeno in quanto sosterrà la produzione a zero emissioni tramite elettrolizzatori. Tuttavia, la soglia proposta di 25 ton/giorno dovrebbe essere modificata in 1000-1500 ton/anno. La produzione di 25 tonnellate di idrogeno al giorno richiede elettrolizzatori con una capacità di almeno 100 MW, mentre gli attuali impianti all'avanguardia hanno una capacità di 20 MW. La capacità media degli elettrolizzatori aumenterà probabilmente di anno in anno, ma l'abbassamento della soglia è d'obbligo per fornire un segnale di prezzo reale alla produzione di idrogeno verde. Inoltre, una soglia giornaliera non sembra appropriata per l'idrogeno verde prodotto tramite fonti rinnovabili intermittenti come vento e sole.

Enel accoglie favorevolmente la creazione di un sistema autonomo separato di scambio delle quote di emissione per il trasporto stradale e per gli edifici, ma la decarbonizzazione di questi settori dovrebbe essere sostenuta principalmente con misure complementari volte ad affrontare i potenziali impatti sociali associati a prezzi elevati del carbonio. La misura proposta è pragmatica nell'istituire un nuovo sistema ETS distinto utilizzando lo stesso approccio utilizzato per l'EU ETS esistente, pur lasciando aperta la possibilità di collegare i due sistemi a medio termine. Il nuovo ETS separato sarà essenziale per ridurre le emissioni, raggiungendo il -43% di emissioni nel 2030 rispetto al 2005. Tuttavia, sono necessarie specifiche misure complementari per raggiungere un livello di prezzo del carbonio che sia al tempo stesso efficiente e socialmente accettabile e misure come la direttiva DAFI, gli standard di CO2 per le auto e l'EPBD dovrebbero continuare a essere strumenti essenziali per guidare la decarbonizzazione di questi settori specifici.

Il meccanismo di salvaguardia dell'MSR per i trasporti e l'edilizia è positivo e preverrà picchi di prezzo socialmente inaccettabili. Il Fondo sociale per il clima dovrebbe essere il principale strumento politico per garantire una transizione giusta. Il potenziale impatto sociale dell'elevato prezzo del carbonio applicato ai settori del trasporto su strada e dell'edilizia richiede finanziamenti adeguati e una corretta attuazione da parte degli Stati membri del nuovo Fondo sociale per il clima.

Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica il regolamento (UE) 2018/842 relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi

COM(2021) 555 final

Enel apprezza la proposta della Commissione di modifica del regolamento UE sulla condivisione degli sforzi incluso nel pacchetto "Fit for 55". Il regolamento sulla condivisione degli sforzi (ESR) è un atto legislativo fondamentale nel quadro delle politiche energetiche e climatiche dell'UE, poiché affronta la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra in settori non inclusi nel sistema ETS. Tali settori, compresi i trasporti, l'edilizia e molti processi industriali, sono attualmente in ritardo nel processo di decarbonizzazione rispetto ai settori inclusi nel sistema di scambio di quote di emissione dell'UE. Il regolamento ESR (UE) 2018/842 attualmente in vigore non consente la riduzione di almeno il 55% delle emissioni complessive di gas ad effetto serra (GHG) dell'UE entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. Per poter raggiungere l'obiettivo del 55%, il regolamento (UE) 2018/842 deve essere modificato, in particolare per quanto riguarda il quadro generale e gli obiettivi degli Stati membri.

La proposta di incrementare l'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas climalteranti nei settori ESR di almeno il 40% entro il 2030 rispetto ai livelli del 2005 sembra adeguata a raggiungere l'obiettivo di riduzione delle emissioni di GHG del 55% entro il 2030. Senza questo ulteriore significativo aumento, l'Unione europea semplicemente non raggiungerebbe il suo obiettivo vincolante di riduzione dei gas serra per il 2030. L'aumento dell'obiettivo al 40% (rispetto al precedente 30%) accelererà la transizione energetica nei settori ESR come i trasporti e l'edilizia che devono sbloccare il loro potenziale di decarbonizzazione. Riteniamo, tuttavia, che il contributo dei settori non ETS potrebbe essere portato al 43% come evidenziato nello studio *"Sustainable Paths for EU Increased Energy and Climate Ambition"* di Compass Lexecon – Enerdata – Enel Foundation. Peraltro, Enel ritiene che, rispetto a quanto riportato nella relativa valutazione d'impatto della Commissione, la decarbonizzazione dei settori ESR comporta benefici ambientali in ambiti non contabilizzati tra i costi relativi ai gas serra.

Positiva la scelta di mantenere inalterato il campo di applicazione del regolamento *Effort Sharing*, rendendo l'ambito dell'ESR del tutto compatibile con l'istituzione di un ETS separato per il trasporto su strada e gli edifici senza pregiudicare la *governance* degli obiettivi GHG dell'UE e sottovalutare le barriere non economiche in questi settori (articolo 2). In settori come i trasporti e l'edilizia, infatti, i segnali di prezzo non sono sufficienti per superare le barriere non economiche, che spesso ostacolano l'adozione di tecnologie non emittenti. La proposta riconosce correttamente che un prezzo del carbonio di per sé non consentirebbe la necessaria trasformazione nei settori interessati in modo efficiente. Sarebbe quindi prematuro affidare esclusivamente all'*emission trading* la mirata riduzione delle emissioni degli edifici e del trasporto su strada. Il mantenimento del trasporto su strada e degli edifici nell'obbligo ESR rafforza il quadro politico per accelerare la decarbonizzazione e l'elettrificazione degli usi finali. In questo modo si evita il rischio di indebolimento delle politiche nazionali dovuto all'esclusione di quei settori dagli obiettivi vincolanti dell'ESR.

Enel sostiene la proposta di aggiornare gli obiettivi vincolanti di riduzione al 2030 degli Stati membri nei settori coperti dall'ESR sulla base dell'attuale metodologia del PIL pro capite, in modo da allinearli necessariamente alla riduzione UE del 40%, con ogni eventuale ulteriore aggiustamento necessario (articolo 4 e allegato I). La valutazione conclude che un aggiornamento dell'approccio di definizione degli obiettivi basato sul PIL *pro capite* è ancora appropriato ed equo. La proposta modifica gli intervalli applicati alla distribuzione degli sforzi agli Stati membri, passando da obiettivi compresi tra lo 0% e il 40% di riduzioni a obiettivi compresi tra il 10% e il 50% di riduzioni al di sotto dei livelli del 2005. A causa della distribuzione del PIL pro capite, i paesi dell'Europa orientale continuano ad avere obiettivi più bassi mentre si prevede che i paesi a reddito maggiore forniranno le maggiori riduzioni di emissioni dai settori ESR. Sebbene la proposta possa suscitare alcune discussioni politiche sulla distribuzione degli sforzi tra gli Stati membri, concordiamo sul fatto che mantenere la metodologia precedente è un solido punto di partenza per qualsiasi eventuale negoziazione.

L'introduzione di nuove flessibilità - come l'accesso ai crediti LULUCF (emissioni risultanti dall'uso del suolo, dal cambiamento di uso del suolo e dalla silvicoltura) e la riserva aggiuntiva volontaria formata dai crediti LULUCF inutilizzati - non è particolarmente preoccupante, purché abbiano un limite chiaro e non mettano in pericolo l'ambizione generale di GHG (articoli 7 e 11 bis). Ciononostante, incoraggiamo tutti gli attori coinvolti nel dibattito a considerare le interazioni con altri atti legislativi nel valutare le disposizioni sulla flessibilità.

La proposta della Commissione è un'occasione persa per esplorare come gli obiettivi ESR a livello di UE e a livello di Stati membri potrebbero essere opportunamente integrati a cascata in obiettivi settoriali. Gli obiettivi settoriali fornirebbero un volano politico più forte per settori come i trasporti e l'edilizia, che sono in ritardo nel processo di decarbonizzazione.

Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima

COM(2021) 556 final

Dal 1990 le emissioni dei trasporti stradali sono aumentate in modo significativo e ad oggi rappresentano quasi un quinto delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE. I prossimi anni sono cruciali per ridurre le emissioni di CO₂. Se nel breve-medio termine l'azione sarà insufficiente, sarà probabilmente impossibile colmare il deficit in un secondo momento, rendendo necessaria una veloce e sostanziale riduzione delle emissioni di CO₂ nel settore dei trasporti stradali. Le emissioni di CO₂ dell'UE prodotte dalle automobili sono

aumentate del 18% dal 1990, passando da 462 a 543 milioni di tonnellate di CO2 equivalenti nel 2018, diventando così la seconda causa di aumento delle emissioni dei trasporti dopo l'aviazione.

I trasporti incidono pesantemente sulla qualità dell'aria, sull'inquinamento acustico e quindi sulla salute. Nonostante il miglioramento della qualità del carburante e dell'efficienza dei veicoli, il trasporto stradale rimane la principale causa di inquinamento atmosferico (in particolare, totalizzando il 39% delle emissioni di NOx). Sebbene le emissioni dei principali inquinanti atmosferici derivanti dai trasporti siano diminuite negli ultimi due decenni, molti degli abitanti delle città dell'UE rimangono esposti a livelli di concentrazione di inquinanti atmosferici che superano gli standard di qualità dell'aria dell'UE.

È anche vero, tuttavia, che il trasporto stradale è il più semplice da decarbonizzare, soprattutto nel segmento automobili e veicoli commerciali leggeri, grazie a tecnologie collaudate e disponibili a basso costo. In quest'ottica la mobilità elettrica è fondamentale per raggiungere gli obiettivi dell'UE per una mobilità ad emissioni zero. Sulla scorta dell'entrata in vigore degli obiettivi di limitazione delle emissioni di CO2 per le autovetture e i furgoni nel 2020/21, le vendite crescenti di auto elettriche in tutta Europa hanno già determinato un calo significativo delle emissioni di CO2 delle nuove auto. Nel 2019, in un momento in cui il limite di 130 g/km di CO2 per le automobili stabilito nel 2015 era ancora in vigore, la quota di mercato dei veicoli elettrici in Europa era al 3% e il livello di CO2 complessivo del parco circolante era persino aumentato a 122 g/km. Nel 2020, a partire da gennaio, con un nuovo limite di CO2 di 95 g/km la quota di mercato dei veicoli elettrici ha cominciato ad aumentare rapidamente e il livello di CO2 del parco circolante a diminuire con un livello medio di emissioni di CO2 sceso a un livello di 110 g/km. Ciò corrisponde ad oltre l'1% di riduzione di CO2 al mese, mentre il tasso di riduzione era inferiore all'1% all'anno nel periodo 2015-2019.

Nel novembre 2017 la Commissione Europea ha pubblicato una proposta di regolamento che stabilisce gli standard di emissione di CO2 post-2020 per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri nel periodo successivo al 2020. La proposta, divenuta il Regolamento (UE) 2019/631, prevede obiettivi standard per il 2025 e il 2030 per favorire la transizione dai veicoli a motore endotermico a quelli puliti e per frenare le emissioni di CO2 nei trasporti. Tuttavia, gli obiettivi fissati dal regolamento (UE) 2019/631 non sono più in linea con i nuovi obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE. Come sottolineato nel *Green Deal* europeo, il trasporto dovrebbe diminuire drasticamente le emissioni, soprattutto nelle città: "Per raggiungere la neutralità climatica, è necessaria una riduzione del 90% delle emissioni dei trasporti entro il 2050".

Nell'ambito del pacchetto "Fit for 55", la Commissione europea ha pubblicato nel luglio 2021 una proposta di revisione del regolamento (UE) 2019/631 che stabilisce i nuovi limiti di emissione di CO2 per automobili e veicoli commerciali leggeri nel periodo successivo al 2030 al fine di sostenere così il passaggio ai veicoli a emissioni zero. Gli obiettivi di riduzione delle emissioni nel 2025 sono mantenuti invariati (auto e furgoni: 15%) mentre la proposta aumenta sostanzialmente gli obiettivi di riduzione delle emissioni per il 2030 (auto: da -37,5% a -55%, veicoli commerciali leggeri: da -31% a -50%). Inoltre, è stato introdotto un nuovo limite di emissione per il 2035, pari a 0 g CO2 /km (-100%) sia per le auto che per i furgoni, stabilendo di fatto una data di scadenza per le vendite di veicoli con motori endotermici in questo segmento.

Rafforzare gli obiettivi di riduzione di CO2 non è solo vantaggioso dal punto di vista della decarbonizzazione, ma fornirà anche benefici economico sociali per i cittadini attraverso una riduzione della spesa energetica: le auto a emissioni zero portano benefici in tutti gli scaglioni di reddito, comprese e soprattutto le famiglie a basso reddito per le quali il costo del carburante è un costo mensile relativamente elevato.

Inoltre, sostenere l'innovazione nella mobilità a emissioni zero è fondamentale per mantenere la *leadership* dell'industria UE nella tecnologia automobilistica, come riconosciuto da un numero crescente di OEM. In

effetti, molto prima della pubblicazione della proposta in discussione della Commissione europea, già cinque costruttori di automobili, rappresentanti ca. il 40% delle vendite di auto nel mercato dell'UE, hanno annunciato pubblicamente l'intenzione di vendere esclusivamente veicoli elettrici a batteria (BEV), entro il 2035.

In questo contesto, Enel riconosce e accoglie con favore il fatto che la Commissione Europea abbia proposto una serie di passi concreti per promuovere un ulteriore passaggio verso i veicoli elettrici a zero emissioni e quindi decarbonizzare il settore del trasporto su strada. Tuttavia, ritiene che ci sia ancora spazio per miglioramenti in alcune proposte politiche che, se affrontate, potrebbero accelerare e facilitare la transizione.

In particolare, si propone l'introduzione di un obiettivo intermedio di riduzione delle emissioni per il 2027 tra l'obiettivo di riduzione delle emissioni del 2025 e quello del 2030 (ad es. 31% per le automobili e 29% per i veicoli commerciali leggeri: valori determinati considerando la traiettoria lineare tra l'attuale obiettivo di riduzione delle emissioni fissato per il 2025 e l'obiettivo di riduzione delle emissioni, come proposto dalla Commissione europea, per il 2030). Mantenere la proposta attuale con obiettivi fissati ogni cinque anni consentirebbe ai produttori di concentrarsi sugli obiettivi del quinquennio senza essere interessati a ridurre *on going* le emissioni dei veicoli venduti, sfruttando i guadagni di efficienza nello sviluppo e nella produzione durante gli anni intermedi. Dal punto di vista della lotta ai cambiamenti climatici è un approccio fallimentare perché l'esigenza è di ridurre quanto prima l'incidenza del trasporto stradale sulle emissioni complessive.

Qualora poi non dovesse effettivamente entrare in vigore un mercato ETS specifico per il trasporto stradale, occorrerebbe rinforzare gli obiettivi di riduzione delle emissioni di automobili e veicoli commerciali leggeri fino al 60%.

Infine, è da sostenere la decisione della Commissione europea di non includere un meccanismo di contabilità per i combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio per valutare la conformità dei produttori alle norme sulle emissioni di CO₂. Come sottolineato nella valutazione d'impatto, dove tali opzioni sono state analizzate approfonditamente, una metrica basata sull'approccio *well-to-wheels* (WTW), la potenziale inclusione negli standard di prestazione delle emissioni di CO₂ del fattore di correzione del carbonio (CCF) o meccanismi analoghi basati sul credito, come il credito a basso tenore di carbonio (LCF), dovrebbero essere scartati in quanto potrebbero compromettere l'efficacia ambientale delle norme sulle emissioni di CO₂ e portare a una doppia regolamentazione/conteggio, interferendo con altri strumenti di *policy*.

Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva n. 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la promozione dell'energia da fonti rinnovabili e che abroga la direttiva (UE) 2015/652 del Consiglio

COM(2021) 557 final

Enel sostiene decisamente la proposta della Commissione Europea di innalzare l'obiettivo di raggiungere il 40% di consumo di energia elettrica da fonte rinnovabile sul totale dei consumi energetici nel 2030. Come dimostrato dall'IPCC, diminuire lo sforzo iniziale di riduzione delle emissioni ne comporta una crescita futura esponenziale. Se vogliamo evitare che la transizione abbia costi eccessivi per consumatori ed industrie, dobbiamo evitare di investire in tecnologie che emettano carbonio, come ad esempio nuovi impianti a carbone.

Per raggiungere l'obiettivo del 40% di FER nel 2030, dobbiamo intensificare i nostri sforzi di decarbonizzazione ed elettrificazione dei cosiddetti settori *hard to abate*, del riscaldamento e raffrescamento, dei trasporti, dell'edilizia e delle industrie. Nonostante nell'ultimo decennio non siano state raggiunte significative riduzioni di emissioni di CO₂ in questi settori, oggi si possono trovare soluzioni economicamente efficienti per la decarbonizzazione attraverso veicoli elettrici, pompe di calore, LED, riduzione dei costi di impianti fotovoltaici ed eolici. Solo per i settori che non possono essere elettrificati andrebbero utilizzate soluzioni più costose come l'idrogeno verde.

L'elettrificazione nel raffrescamento e riscaldamento attraverso pompe di calore ne consente la decarbonizzazione, accresce indirettamente lo sviluppo di impianti di produzione da fonte rinnovabile, riduce l'uso di biomasse non sostenibili. Allo stato attuale, l'autoproduzione FER utilizzata per alimentare pompe di calore o l'energia elettrica da fonte rinnovabile fornita attraverso uno specifico contratto a lungo termine non è conteggiata negli obiettivi del settore. Consentire l'uso di FER-E per il riscaldamento e il raffreddamento sarebbe coerente con le nuove disposizioni di cui all'articolo 7-1(2), applicati ai combustibili rinnovabili di origine non biologica (id RFNBO), in particolare l'energia prodotta da RFNBO deve essere conteggiata nel settore in cui viene consumata. Consentire a questa elettricità verde di essere utilizzata nel calcolo dell'obiettivo H&C fornirà un incentivo per l'installazione di pompe di calore elettriche (riconoscendo così il ruolo vitale dell'elettrificazione nel processo di decarbonizzazione) e consentirà agli Stati membri di prevedere regimi di incentivazione specifici. In nessun caso poi dovrebbe essere permesso l'utilizzo di idrogeno, anche in miscela, per raffrescamento o riscaldamento in quanto si tratta di una risorsa scarsa e costosa e dovrebbe essere utilizzato per i cd. settori *hard to abate* dove l'elettrificazione non è ancora efficiente.

Data la necessità di accelerare la decarbonizzazione dell'H&C, gli Stati membri non dovrebbero attendere l'approvazione delle nuove regole REDII e dovrebbero invece introdurre requisiti e strumenti nazionali. Il primo check point sul target H&C sarà infatti nel 2025.

In ogni caso, la presente proposta dovrebbe essere integrata con specifiche tecniche sulla definizione di edificio, quale tipologia di edificio dovrebbe essere preso in considerazione (ad esempio edifici industriali e commerciali, residenziale, ecc...), e il loro consumo energetico e riconversione da utilizzare, in linea con la direttiva sulla prestazione energetica nell'edilizia. Così come l'obiettivo individuato per il settore industriale, che finora ha mostrato un basso livello di adozione di tecnologie decarbonizzate, dovrebbe essere calibrato con altri strumenti, in particolare con l'EU ETS. Infine, è necessario specificare la metodologia per contabilizzare i diversi contributi su questo obiettivo.

Fondamentale poi che le disposizioni contenute nella RED siano allineate con tutti gli altri atti legislativi inclusi nel *Fit for 55 Package* (ad esempio DAFI, carburante UE marittimo, standard CO₂...). In quest'ottica è auspicabile approfondire le implicazioni del cambiamento del tipo di obiettivo per i trasporti. In particolare, è importante analizzare possibili *disruption* nell'attuazione in corso della REDII a livello nazionale. Inoltre, riteniamo importante chiarire se il trasporto marittimo internazionale è incluso nel più ampio settore dei trasporti. L'inclusione potrebbe favorire la diffusione di nuove tecnologie di decarbonizzazione. Per le stesse ragioni, l'introduzione del nuovo moltiplicatore 1,2 per RFNBO dovrebbe essere estesa anche all'energia elettrica.

Inoltre, considerato il grande potenziale e l'efficacia dell'elettrificazione diretta nel settore dei trasporti, l'obiettivo attualmente proposto del 2,6% di idrogeno rinnovabile (cioè tramite RFNBO) da fornire tramite trasporto, dovrebbe essere almeno ridotto all'1,3% e specificamente limitato a i settori marittimo, ferroviario e aeronautico o essere rimosso.

Come detto in precedenza, l'idrogeno verde, infatti, rimarrà un combustibile scarso e costoso e per questo motivo dovrebbe essere impiegato solo nei settori *hard to abate*. L'idrogeno verde dovrebbe essere utilizzato nei settori che già utilizzano l'idrogeno grigio nei loro processi, come ad esempio per le raffinerie o la produzione di ammoniaca.

L'elettrificazione deve essere accompagnata da un adeguato sviluppo di nuove centrali elettriche a FER, attualmente ostacolato da processi di autorizzazione inadeguati. Gli Stati membri stanno attualmente rivedendo la loro legislazione nazionale per introdurre le regole del *Clean Energy Package*, che stabiliscono una lunghezza massima delle procedure di autorizzazione e sportelli unici per procedura. È importante che gli Stati membri applichino immediatamente queste disposizioni per favorire la realizzazione di nuovi ed efficienti impianti FER che possono sostenere anche la diffusione di altre tecnologie verdi (ad esempio elettrolizzatori).

La Commissione Europea vigila da vicino sull'applicazione delle regole attraverso un *benchmark* annuale, come descritto anche nella recente comunicazione "Risposta all'aumento dei prezzi dell'energia: un pacchetto di strumenti di intervento e sostegno", il cui contenuto relativo all'accelerazione dei processi di autorizzazione per le energie rinnovabili dovrebbe essere chiaramente identificato in un nuovo allegato alla RED (allegato N). L'idea del *benchmark* dovrebbe essere quella di condividere le migliori pratiche e non di stilare una classifica tra i Paesi. Inoltre, la Commissione dovrebbe emanare linee guida per aiutare gli Stati membri a superare le suddette difficoltà amministrative e procedurali legate ai processi autorizzativi e ad adottare un approccio più attivo al monitoraggio dell'attuazione delle semplificazioni autorizzative, come recentemente raccomandato dalla Commissione nella sua comunicazione in risposta all'aumento dei prezzi dell'energia.

Nel caso in cui gli Stati membri non applichino efficacemente le norme sulle autorizzazioni a livello nazionale, la Commissione europea dovrebbe avviare rapidamente procedure di infrazione.

Per facilitare la diffusione delle energie rinnovabili, poi, deve essere migliorata l'attuale struttura del mercato elettrico. L'attuale modello di mercato è stato introdotto quando la maggior parte della generazione proveniva da centrali elettriche a combustibili fossili programmabili e il primo obiettivo del decisore politico era garantire l'efficienza nel dispacciamento. Con le nuove sfide introdotte dalla decarbonizzazione dell'economia, il *design* del mercato si dovrà concentrare ora, inoltre, su come promuovere gli investimenti in tecnologie a costo marginale zero ma con costi di capitale elevati. In questo nuovo contesto, gli strumenti di mercato a lungo termine sono una nuova pietra angolare del futuro *design* del mercato.

L'attuale situazione di prezzi elevati e volatili del gas e dell'elettricità ha mostrato i vantaggi delle aste volontarie di PPA e FER. Grazie a questi strumenti volontari a lungo termine, è stato possibile sviluppare nuove centrali elettriche da fonte rinnovabile perché aiutano a ridurre al minimo i costi di finanziamento integrando le aste pubbliche e fornendo ai produttori di elettricità entrate stabili e sicure. Questo a sua volta aiuta a distribuire energia al minor costo per la società. Inoltre, i PPA forniscono ai clienti industriali energia elettrica a basso costo, conferendo loro un importante vantaggio competitivo.

Gli Stati membri e l'Unione europea potrebbero facilitarne l'attuazione attraverso contratti standardizzati, incentivi finanziari per contratti a termine e garanzie di credito per la riduzione dei rischi di controparte. Inoltre, per portare i benefici dei contratti a lungo termine ai clienti residenziali, potrebbero essere introdotti nuovi contratti volontari attraverso l'aggregazione e che potrebbe essere consentiti ai diversi "single buyers" nazionali di coprire parte della loro domanda attraverso contratti energetici a lungo termine.

Per quanto riguarda il dispacciamento, l'articolo 20a)-1 della proposta richiede ai gestori della rete di trasmissione (TSO) e ai gestori delle reti di distribuzione (DSO) di comunicare la quota di RES-E e il contenuto

di emissioni di GHG dell'energia elettrica fornita in ciascuna zona di offerta, con una granularità massima di 1 ora. Inoltre, richiede di rendere queste informazioni disponibili digitalmente e leggibili dai dispositivi di comunicazione elettronica.

Siamo d'accordo con il principio, in quanto rendere nota la quota di FER a tutti i partecipanti al mercato può stimolare il consumo non solo quando il prezzo è basso ma anche quando la produzione di energia rinnovabile è elevata stimolando un migliore utilizzo dell'infrastruttura di rete.

Tuttavia, si sottolinea, con riferimento alla divulgazione del contenuto di GHG, che il calcolo del contenuto di carbonio dell'energia elettrica è complesso e non rientra nel perimetro dei DSO che non forniscono e non sempre hanno conoscenza della composizione dell'energia fornita. In secondo luogo, ciò comporterebbe la necessità di sviluppare linee guida su come contabilizzare i GHG correlati all'elettricità proveniente dalle tecnologie di accumulo.

Date queste sfide, riteniamo che questa disposizione non dovrebbe essere obbligatoria, ma la decisione sulla sua attuazione dovrebbe essere lasciata agli Stati membri che possono valutare se i DSO hanno la capacità tecnica di fornire tali informazioni. In ogni caso, gli Stati membri dovrebbero imporre ai TSO/DSO nel loro territorio di mettere a disposizione i migliori dati disponibili per la produzione aggregata per fonte di energia primaria e per la domanda aggregata sia a livello di TSO che di DSO.

Infine, per quanto riguarda l'obbligo per gli Stati membri di istituire almeno un progetto congiunto con uno o più Stati membri per la produzione di energia rinnovabile, Enel sostiene un approccio incentivante per gli Stati membri affinché stabiliscano una maggiore cooperazione sui progetti FER, anche attraverso il meccanismo di finanziamento delle FER dell'UE. Considerando le diverse legislazioni nazionali, procedure autorizzative, mix energetico e disponibilità di credito, questo nuovo meccanismo di cooperazione migliorerà il coordinamento e condividerà le migliori pratiche. Tuttavia, questo non dovrebbe essere un obbligo e sono necessarie ulteriori spiegazioni in merito a come tali progetti comuni potrebbero essere realizzati.

Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che istituisce un meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere

COM(2021) 564 final

Il Gruppo Enel ritiene il *Proposed Carbon Border Adjustment Mechanism* (CBAM) uno strumento efficace per rafforzare il sistema di gestione delle emissioni di carbonio dell'UE e salvaguardare la competitività dell'industria dell'UE. Questa sorta di "*notional ETS*", in base al quale gli importatori di prodotti soggetti al CBAM devono cedere certificati pari alle emissioni correlate ai prodotti importati, appare pragmatica ed efficace. Accogliamo inoltre con grande favore l'inclusione del settore energetico nel campo di applicazione del CBAM. Per garantire una corretta attuazione del CBAM, è fondamentale che l'UE si impegni in un dialogo pieno e trasparente con i suoi partner commerciali nel periodo che precede l'adozione del regolamento. In tale contesto sarà fondamentale costruire coalizioni ed evitare conflitti all'interno di un panorama geopolitico mutevole anche all'interno dei negoziati delle COP. Il dialogo dovrebbe mirare a collaborare con altri governi per garantire condizioni di parità in termini di determinazione del prezzo del carbonio, promuovendo l'adozione in altre giurisdizioni di sistemi di scambio di emissioni di carbonio e preparando la strada a un collegamento a medio termine con l'ETS dell'UE. Alcune nazioni gestiscono già sistemi di scambio di quote di emissioni sufficientemente maturi da consentire il collegamento, altri necessitano di maggiore supporto per raggiungere questo ambizioso obiettivo. Allo stesso modo sarà fondamentale che il testo finale del CBAM sia pienamente compatibile con le

regole dell'Organizzazione Mondiale del Commercio per evitare contenziosi internazionali che potrebbero introdurre incertezza normativa durante la fase di attuazione. A tale riguardo l'UE deve garantire che il CBAM sia non discriminatorio e non costituisca una restrizione al commercio internazionale. A tal fine, dovrebbe essere chiaramente evidenziata la sua natura di strumento finalizzato al contrasto dei cambiamenti climatici piuttosto che di difesa della produzione comunitaria.

L'approccio pragmatico proposto dal CBAM per calcolare il contenuto di carbonio delle merci importate è particolarmente apprezzato. Il tema è in effetti piuttosto complicato e sarà necessaria un'analisi più approfondita per valutare appieno l'efficacia della metodologia proposta soprattutto nel settore elettrico. Occorre considerare con attenzione aspetti particolarmente critici come la capacità di interconnessione, il *market coupling* e l'evoluzione dei mix energetici.

I proventi derivanti dall'applicazione del CBAM dovrebbero essere destinati al sostegno della decarbonizzazione delle attività rientranti nel campo di applicazione del regolamento. In uno spirito di partenariato globale, dovrebbero essere finanziate attività sia all'interno dell'UE che attività congiunte con i partner commerciali ritenuti bisognosi (ad esempio paesi in via di sviluppo e paesi meno sviluppati). Le entrate dovrebbero essere utilizzate per sostenere la ricerca e l'innovazione nelle tecnologie di riduzione del carbonio come l'idrogeno da fonte rinnovabile, gli stoccaggi e altri tipologie di innovazione dei processi industriali a zero emissioni di carbonio.

Enel chiede l'inclusione dell'idrogeno nel *Carbon Border Adjustment Mechanism* dell'UE per evitare le importazioni di idrogeno di origine fossile ad alte emissioni. Esiste il rischio che elevati livelli di emissioni di gas a effetto serra siano correlati all'idrogeno importato, contraddicendo così l'obiettivo centrale della decarbonizzazione del *Green Deal* dell'UE. Inoltre, tali importazioni introdurrebbero una concorrenza sleale con la produzione di idrogeno da fonte rinnovabile, contrastando di fatto lo sviluppo.

Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che istituisce il Fondo sociale per il clima

COM(2021) 568 final

Accogliamo con favore l'idea di proporre un nuovo Fondo sociale per il clima (SCF), che rappresenta un passo avanti senza precedenti per sostenere gli investimenti di famiglie a basso reddito in mobilità ed edilizia sostenibile, un forte segnale dell'impegno dell'UE verso una transizione giusta. L'attuale crisi dei prezzi dell'energia in tutta Europa sta evidenziando sfide sociali legate all'energia e un SCF è un'opportunità storica per affrontare le disuguaglianze attuali e future.

In particolare, il gruppo ENEL apprezza l'attenzione rivolta all'elettrificazione. L'incremento degli obiettivi di decarbonizzazione che si declina nelle diverse proposte del pacchetto Fit For 55, in particolare nei settori di uso finale come riscaldamento, raffreddamento e trasporti, deve andare di pari passo con un sostegno alle famiglie a basso reddito che consenta di rendere accessibile a tutti le nuove tecnologie.

La *governance* del Fondo è rispettosa del principio di sussidiarietà in quanto il quadro generale è disegnato a livello UE ma l'accesso ai finanziamenti si basa sui Piani Sociali Climatici nazionali. A questo proposito, ci auguriamo che i governi nazionali avviino al più presto consultazioni con le parti interessate per sviluppare *pipeline* di progetti di investimento sostenibili rivolti alle persone a basso reddito.

Tuttavia, a nostro avviso, i seguenti aspetti potrebbero essere affrontati meglio nello sviluppo dello strumento.

In primo luogo il Fondo sociale per il clima dovrebbe essere utilizzabile per finanziare i sussidi erogati dagli Stati membri a favore delle famiglie più vulnerabili per aiutarle a pagare le bollette nel caso di aumenti sostanziali dei prezzi, attraverso misure di compensazione temporanea o supporto diretto, come ad es tramite *voucher* o esenzioni su specifiche componenti delle bollette. L'estensione dell'utilizzo del Fondo in quest'ottica appare naturale e la stessa Commissione ha inserito l'SCF tra i possibili strumenti disponibili per affrontare l'impatto immediato dell'aumento dei prezzi nella comunicazione pubblicata nell'ottobre 2021. Poiché la proposta di SCF è stata presentata a luglio, prima dell'aumento repentino dei prezzi dell'energia, deve essere adeguato il testo del regolamento per accogliere l'eventuale utilizzo delle risorse anche in tal senso.

L'obiettivo del fondo poi richiede una dotazione finanziaria più ampia: lo stanziamento è troppo esiguo potrebbe facilmente non fornire un sostegno adeguato a coloro che ne hanno più bisogno. Potrebbero essere necessarie risorse aggiuntive se l'obiettivo non è solo quello di calmierare il costo dell'energia per le famiglie più esposte all'aumento dei prezzi, ma anche quello di aiutarle a sostenere il costo iniziale del passaggio a soluzioni elettriche per il riscaldamento, i trasporti, o la cucina.

Riteniamo poi che debba essere lasciata agli Stati membri sufficiente flessibilità su come articolare al meglio la combinazione di bonus e finanziamento di progetti, sulla base delle specificità e delle esigenze specifiche al momento in cui saranno erogate le risorse del Fondo. A questo proposito, sarebbero graditi orientamenti tecnici da parte della Commissione.

Fondamentale è poi anticipare il più possibile l'entrata in vigore del fondo poiché i progetti volti a proteggere le famiglie vulnerabili dagli aumenti dei prezzi impiegheranno diversi anni per avere effetto, e avviare investimenti nel rinnovamento energetico o nel miglioramento delle infrastrutture di mobilità pubblica, solo un anno prima dell'introduzione dell'ETS2 sarebbe troppo tardi.