

AC 2416

"Conversione in legge del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, recante misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti"

Contributo Eletticità Futura alle Commissioni riunite VIII Ambiente e IX Trasporti della Camera dei Deputati

5 giugno 2025

Eletticità Futura desidera ringraziare i Presidenti ed i Parlamentari componenti delle Commissioni VIII Ambiente e IX Trasporti della Camera dei Deputati per l'invito a fornire il proprio contributo in merito al disegno di legge di conversione del decreto – legge 21 maggio 2025, n. 73 – AC 2416 – c.d D.L Infrastrutture.

Eletticità Futura è la principale Associazione della filiera industriale nazionale dell'energia elettrica, rappresenta oltre il 70% del mercato elettrico italiano. L'Associazione ha l'obiettivo fondamentale di promuovere lo sviluppo del settore elettrico italiano nella direzione della transizione energetica, un percorso di rilancio della filiera industriale che consente di creare notevoli benefici per l'economia e l'occupazione aumentando la sicurezza, l'indipendenza, la sostenibilità e la competitività dell'Italia.

Proprio in virtù di tali obiettivi, con riferimento al decreto-legge in esame, il contributo dell'Associazione riguarda, in particolar modo, l'articolo 13, il quale interviene sulla disciplina – contenuta nel decreto legislativo n. 190/2024 (cd. TU FER) – relativa all'individuazione delle aree territoriali in cui prevedere l'installazione di impianti alimentati da fonti di energia rinnovabile (FER), in particolare delle cd. aree di accelerazione, con l'obiettivo di dare così attuazione alla normativa europea in materia.

Giova ricordare che il concetto di aree di accelerazione (*Renewables Acceleration Areas*) è stato introdotto dalla direttiva RED III, la quale ha reso più ambiziosi, in linea con il Piano RepowerEU, gli obiettivi 2030 in materia di consumo di energia da fonti rinnovabili, e, a tale fine, ha introdotto un corpus organico di norme di armonizzazione, finalizzate a dare un necessario, maggiore impulso alla produzione di energia da tali fonti.

Inoltre, la regolamentazione delle aree di accelerazione è uno degli obiettivi di riforma previsti nell'ambito della Missione 7 "Repower EU", Riforma 1.1, nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza.

La necessità di adempiere celermente agli obblighi posti dalla normativa europea e di realizzare quanto previsto nell'ambito delle riforme del PNRR ha portato il Legislatore Nazionale ad introdurre nel decreto legislativo 25 novembre 2024, n. 190, recante la disciplina dei regimi amministrativi per la produzione di energia da fonti rinnovabili (cd. TU FER), l'articolo 12 che, nello specifico, reca disposizioni relative alla mappatura nazionale per l'installazione di impianti alimentati da fonti di energia rinnovabile (FER) e alla definizione delle zone di accelerazione, sia terrestri che marine, in conformità con gli obiettivi del Piano

nazionale integrato per l'energia e il clima (PNIEC) al 2030, nonché alla disciplina dei regimi amministrativi ad esse applicabili.

Il suddetto articolo 12, inizialmente assente nello schema di decreto presentato dal Governo ai fini dell'espressione dei pareri prescritti dalla legge delega, è stato successivamente inserito anche in recepimento delle osservazioni e delle condizioni poste nei citati pareri. La sua introduzione è stata accolta positivamente dall'Associazione, in quanto primo recepimento formale del concetto di zone di accelerazione, ma al contempo ha lasciato spazio a dubbi in relazione al rapporto con la disciplina delle aree idonee e con l'articolo 5 del DL Agricoltura (D.L n. 63/2024), nonché in merito alla concreta implementazione della norma.

Rispetto al percorso di individuazione delle c.d Aree Idonee, infatti, ricordiamo che questo è stato avviato nel 2021, ma ad oggi è ancora incompiuto. Il contesto attuale è, infatti, in evoluzione e le recenti novità normative, le conclusioni del TAR ed il forte ritardo complessivamente accumulato nel percorso per la loro definizione (nonché i vincoli inseriti da alcune Regioni nelle proprie proposte di legge) hanno reso evidente come vi sia la necessità di introdurre celermente una disciplina stabile e coerente delle aree idonee, anche con l'obiettivo ulteriore di definire più chiaramente il rapporto tra queste ultime e le c.d aree di accelerazione.

Ad ogni modo, con l'articolo 13 del presente decreto-legge il Legislatore ha voluto introdurre ulteriori modifiche alla disciplina dei regimi amministrativi previsti dal Testo Unico FER, ed in particolare, ha voluto integrare la disciplina contenuta nell'articolo 12 del D.Lgs n.190/2024 al fine di pervenire all'individuazione delle zone di accelerazione entro il termine ultimo previsto dal diritto dell'Unione Europea.

Nel complesso, Eletticità Futura ritiene che l'attuale formulazione dell'articolo 13, seppur condivisibile, debba essere inquadrata nel suddetto panorama in evoluzione relativo alla disciplina delle Aree Idonee. Così come formulata, la norma, infatti, potrebbe generare ulteriori incertezze in quanto l'attuale contesto normativo non consente la corretta individuazione delle aree di accelerazione proprio perché non è stata ancora opportunamente regolata la materia delle aree idonee.

Infatti, vi è la forte necessità, rappresentata a più riprese dalla scrivente Associazione, di prevedere una disciplina chiara e stabile in merito alle aree idonee, migliorando la normativa esistente e individuando gli opportuni correttivi anche alla luce delle recenti pronunce del TAR, accompagnando con **gli indirizzi e gli strumenti necessari l'identificazione di tali aree da parte di Regioni e Province competenti, in tempi rapidi e certi.**

Ciò al fine di coordinare **l'attuazione di aree idonee e, di conseguenza, anche quella delle aree di accelerazione**, evitando vuoti o sovrapposizioni della regolazione.

La chiarezza sulla disciplina delle aree idonee, infatti, risulta indispensabile per la corretta identificazione di quelle che sono le zone di accelerazione, in modo tale da definire un quadro normativo coerente e che non necessiti di continui interventi correttivi.

Per esempio, con riferimento alle modifiche introdotte dall'articolo 13, la **lettera a), n. 1)** interviene prevedendo che le aree idonee, nell'ambito delle quali individuare le aree di accelerazione, siano quelle individuate ex lege dall'articolo 20, comma 8, del d.lgs. n. 199 del 2021, e non più ai sensi comma 4 del medesimo articolo 20 (come inizialmente disposto dal testo previgente dell'articolo 12, comma 5, del TU FER).

Tali aree, insieme alle aree industriali, sono ora considerate zone di accelerazione minime e inderogabili che devono essere previste dai piani regionali di individuazione delle zone di accelerazione terrestri.

Per rendere possibile il coordinamento tra aree di accelerazione minime e aree idonee, evitando una regolazione disomogenea delle stesse sul territorio; sarebbe necessario quantomeno precisare che le aree

idonee ex lege sono sempre da considerare tali - non solo nelle more dell'individuazione delle aree idonee da parte delle regioni (cfr Art. 20, comma 8) - prevedendo espressamente l'obbligo per le Regioni di mantenere **de minimis le aree già considerate idonee dalla vigente normativa nazionale.**

Ciò sarebbe, peraltro, in linea con quanto affermato dal Consiglio di Stato con la recente ordinanza n. 4298 del 14 novembre 2024, che ha stabilito che le regioni non possono adottare una disciplina più restrittiva di quella già contenuta nella norma di rango primario costituita dal D.lgs. n. 199/2021, sospendendo l'efficacia del DM Aree Idonee nella parte in cui da alle regioni la "possibilità (e non l'obbligo come doveroso) di fare salve le aree idonee di cui all'articolo 20 comma 8 D.lgs n. 199/2021" (articolo 7, comma 2, lett.c).

In conclusione, Elettricità Futura condivide l'esigenza di dare pronta attuazione alla normativa europea e garantire il raggiungimento degli obiettivi previsti dal PNIEC al 2030 e l'attuazione delle previsioni del PNRR (Riforma 1 della Missione 7), ma ritiene indispensabile che gli interventi in materia di aree di accelerazione tengano **in debita considerazione il quadro in evoluzione sulle aree idonee e la necessità di completare con urgenza la regolazione di queste ultime e** creare un sistema normativo coerente, che non necessiti di continui interventi correttivi, e consenta agli operatori di agire in uno scenario di certezza e stabilità degli investimenti.