



THE ITALIAN CLIMATE CHANGE THINK TANK

UN PNRR PER L'ENERGIA

Un'occasione da non sprecare

POLICY BRIEFING
Febbraio 2023

Chiara Di Mambro
Luca Bergamaschi
Francesca Bellisai
Mario Noera



CONTENTS

1 EXECUTIVE SUMMARY	3
2 L'aggiornamento del PNRR nel contesto del REPowerEU	6
3 Il clima e il PNRR	10
3.1 L'analisi del 2021	10
3.2 L'effetto delle misure PNRR rispetto al clima: una valutazione a 18 mesi dalla sua approvazione	12
4 CONCLUSIONI	15
GLOSSARIO	19

1 EXECUTIVE SUMMARY

Il nuovo contesto del REPowerEU

Dall'adozione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) da parte dell'Italia, nel luglio 2021, il contesto geopolitico è notevolmente cambiato. L'invasione russa dell'Ucraina nel febbraio 2022 ha aggravato le conseguenze economiche e sociali della crisi da COVID-19, evidenziando le fragilità del sistema energetico dell'Unione europea.

Per fronteggiare queste sfide, il 18 maggio 2022 la Commissione europea ha proposto di rafforzare il Regolamento europeo per la Ripresa e la Resilienza (RRF) nel quadro del piano REPowerEU.

Le azioni di REPowerEU possono essere distinte in due macroaree:

1. **soluzioni strutturali**, con proposte su rinnovabili ed efficienza energetica che costituiscono - parole della Commissione europea - "il cuore del piano";
2. **soluzioni emergenziali**, volte ad assicurare la sicurezza energetica nel breve periodo attraverso la diversificazione degli approvvigionamenti.

I progetti e le misure degli Stati membri relativi a queste macroaree dovranno essere integrati nei PNRR entro il 30 aprile 2023. Il totale delle risorse potenzialmente attivabili dall'Italia è di circa 5 miliardi di euro.

Secondo la Commissione europea, gli obiettivi e le misure da finanziare mediante questo specifico capitolo del PNRR dovrebbero concentrarsi su efficienza energetica e sulla decarbonizzazione dell'industria. Altre misure includono la diversificazione delle forniture di gas russo, le energie rinnovabili, soluzioni per combattere la povertà energetica e formazione di lavoratori nel campo della transizione verde.

Sebbene un emendamento del Regolamento RRF, adottato a dicembre 2022, preveda l'esenzione delle infrastrutture gas dal principio di non recare danno significativo all'ambiente (*do no significant harm*), tutti gli investimenti fossili finanziabili attraverso REPowerEU dovranno essere operativi entro il 2026 e non dovranno impedire il raggiungimento degli obiettivi climatici al 2030 e al 2050. Questa deroga è stata infatti limitata da clausole di salvaguardia attraverso criteri specifici in base ai quali sarà effettuata la valutazione delle proposte. Tra questi, **nuovi investimenti gas dovranno dimostrarsi "necessari e proporzionati" per gli immediati bisogni di sicurezza energetica, in particolare rispetto a previsioni della futura domanda di gas e a possibili soluzioni alternative.** Visto il forte calo previsto per la domanda di gas in Europa (-50% al 2030 rispetto al 2019 secondo lo scenario *net zero* di BP), la presenza di alternative in grado di sostituire le importazioni di gas russo entro il 2026 (rinnovabili ed efficienza), e per l'Italia, un sistema infrastrutturale gas sicuro e resiliente, nuovi investimenti in sviluppo di gas all'interno di REPowerEU appaiono difficilmente giustificabili, anche ove dirette a soddisfare l'interesse dell'Unione, come chiede il Regolamento. La trasparenza e l'accuratezza delle valutazioni sarà, perciò, fondamentale.

Per una revisione efficace del PNRR

La possibilità di una revisione critica delle misure del PNRR e la possibilità di aggiungere ulteriori norme e finanziamenti dedicati alla decarbonizzazione rappresentano un'occasione unica per l'Italia. A maggior ragione perché questa avviene in corrispondenza di un'altra importante scadenza, ovvero l'invio della bozza di revisione del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC), prevista per giugno 2023.

[Da un'analisi condotta da ECCO, E3G e Wuppertal Institute](#), a fronte del dichiarato 40% di fondi dedicati alla transizione energetica, il PNRR italiano raggiunge una quota effettiva di spesa per il clima di appena il 13%. Le principali criticità evidenziate riguardano: i) una carente valutazione del rapporto costi-benefici e una mancanza di progetti di dimensioni rilevanti, in particolare riguardo ad energie rinnovabili, efficienza energetica, e mobilità elettrica; ii) l'assenza di valutazione di impatto in termini di riduzione delle emissioni per la maggioranza dei progetti legati al clima; e iii) il poco allineamento alle altre strategie nazionali come il PNIEC e la Strategia di lungo termine al 2050 per la neutralità climatica.

Inoltre, il PNRR italiano alloca molte risorse in settori che non contribuiscono alla crescita interna, mentre ne dedica relativamente poche a progetti con un potenziale di contributo al PIL e all'occupazione maggiore. A fronte di stanziamenti pubblici dichiarati nel PNRR per il clima pari a 16,4 miliardi in media annua, gli investimenti necessari per raggiungere gli obiettivi europei di riduzione delle emissioni del -55% entro il 2030 (*Fit for 55*) ammonterebbero ad oltre 100 miliardi annui, secondo stime di ECCO. Rimane perciò possibile che il PNRR venga formalmente completato in tempo, ma che rimanga poco efficace nel sostenere la transizione del settore produttivo italiano e nel ridurre le emissioni.

A conferma di tale valutazione, [l'ottava comunicazione nazionale sulle emissioni](#) dell'Italia, inviata al Segretariato della Convenzione delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC) a fine dicembre 2022, rende disponibile una prima quantificazione delle misure proposte con il PNRR rispetto agli obiettivi climatici. Emerge un disallineamento tra le misure previste dal PNRR e quelle del vecchio PNIEC (2019). Quindi, senza modifiche, il divario di impatto tra il PNRR e i nuovi target climatici al 2030, in linea con gli obiettivi del *Fit for 55* e *REPowerEU*, sarà ancora più grande. L'analisi delle misure del PNRR per i settori maggiormente emissivi, ovvero trasporti e civile, mostra che queste siano anche le meno efficaci. La Comunicazione specifica che per questi settori *"l'adozione di politiche aggiuntive è ancora necessaria. Il semplice aumento delle rinnovabili nel mix di produzione di energia elettrica comporta certamente una riduzione delle emissioni, ma è necessaria una maggiore elettrificazione del trasporto stradale e degli edifici."* L'inefficacia delle misure si riflette sia sulla non mirata spesa pubblica che sul mancato accesso alle soluzioni di decarbonizzazione da parte delle classi sociali più svantaggiate.

Raccomandazioni

Oggi siamo più consapevoli che il PNRR e il capitolo *REPowerEU* devono indirizzare in maniera più efficace gli sforzi per la decarbonizzazione, al fine di rafforzare contemporaneamente sicurezza energetica ed economica di imprese e famiglie.

Un concreto allineamento tra PNRR, REPowerEU e PNIEC sarà fondamentale per assicurare efficacia, coerenza e risorse per l'attuazione dei piani. Questa è l'occasione

per pianificare politiche e misure che non solo realizzino gli impegni in materia di clima ed energia, ma che siano anche funzionali ad una spesa pubblica più oculata ed efficiente. In quest'ottica, il criterio chiave di selezione di progetti e investimenti dovrebbe essere la compatibilità delle scelte energetiche con gli obiettivi climatici. Questa garantirebbe più sicurezza attraverso una minore dipendenza dalle fonti fossili e dai paesi produttori, più competitività nei nuovi mercati delle tecnologie pulite e di raggiungere la neutralità climatica.

Tuttavia, nel PNRR vigente non vi è traccia di stime aggregate sui risparmi energetici, sulle catene del valore, né del suo contributo alla riduzione delle emissioni. Il riallineamento tra PNRR, priorità di politica energetica e industriale e PNIEC è quindi fortemente strategico per il futuro del Paese. Un riallineamento innanzitutto di metodo, che richiede:

- una ri-mappatura dei progetti del PNRR sulla base delle priorità strategiche del PNIEC (ma anche del Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC));
- la verifica dell'impronta carbonica di ciascuno dei progetti;
- la verifica rispetto alla necessità di bisogni immediati di sicurezza energetica che tenga conto sia delle previsioni della domanda di gas sia di soluzioni alternative;
- l'indicazione dell'efficacia delle politiche e delle misure che si intendono attivare;
- l'identificazione dei settori economici più esposti al cambiamento tecnologico e delle aree territoriali a rischio.

Data l'ampiezza dei fondi che saranno messi a disposizione dall'Italia e le diverse possibilità di revisione, **è fondamentale poter riorientare e meglio calibrare alcune delle misure già inviate nella precedente versione del PNRR.** Misure inefficaci per la spesa pubblica, per supportare le famiglie e ridurre consumi ed emissioni, come il Superbonus, devono poter essere riviste. Parimenti, il parco auto nazionale dovrà essere ridimensionato, riducendo il numero di veicoli circolanti, incrementando la flotta di auto elettriche pure a batteria (obiettivo +6 milioni al 2030). Questo orientando la domanda nei segmenti più venduti, ovvero quelli delle utilitarie per gli spostamenti urbani.

Per quanto riguarda le infrastrutture gas, la valutazione dovrebbe essere di particolare accuratezza e indipendenza. Una valutazione che dovrà riguardare in particolare l'evoluzione della domanda gas, la disponibilità di alternative ([per l'Italia](#) stimiamo che oltre l'80% del fabbisogno di gas russo possa essere sostituito da rinnovabili ed efficienza e il restante attraverso infrastrutture esistenti entro il 2025), la garanzia dell'allineamento rispetto al percorso di riduzione verso la neutralità climatica al 2050 sia nazionale che europeo. La trasparenza di tali valutazioni, inclusa la fattibilità di rendere le infrastrutture gas utilizzabili per l'idrogeno, dovrebbe essere oggettiva e sostanziata, anche a garanzia dei principi sanciti dalla Costituzione nella sua ultima revisione a tutela dell'interesse dell'ambiente e delle future generazioni.

Infine, è necessario far sì che la competitività industriale sia rafforzata e garantita, offrendo opportunità di finanziamento aggiuntive per accelerare la transizione dell'industria verso tecnologie a zero emissioni. Gli obiettivi politici sanciti dal regolamento REPowerEU includono esplicitamente soluzioni che sono direttamente rilevanti per la decarbonizzazione industriale, le competenze verdi e lo sviluppo di catene del valore nelle tecnologie strategiche per la transizione. Tale componente non può essere trascurata, proprio quando la Commissione stessa ha annunciato [misure specifiche di supporto per la transizione industriale](#).

2 L'AGGIORNAMENTO DEL PNRR NEL CONTESTO DEL REPOWEREU

L'impatto della pandemia di COVID-19 all'inizio del 2020 ha cambiato le prospettive economiche, sociali e di bilancio nell'Unione e nel mondo, richiedendo una reazione urgente e coordinata sia a livello di Unione che a livello nazionale. Gli effetti asimmetrici che tale crisi ha generato sugli Stati membri hanno accentuando crisi strutturali, ove presenti, e aperte di nuove.

La caduta del PIL e degli investimenti nel 2020 sono stati enormi: il PIL in Europa è calato di almeno 7 punti percentuali rispetto al 2019, con valori ancor più accentuati per l'Italia e Spagna, rispettivamente meno 9 e 11 per cento. Gli investimenti sono calati in media dell'8 per cento, con valori ancor più gravi per Francia, Italia e Spagna: rispettivamente meno 10, 9 e 11 per cento¹.

A fronte di una crisi di tale portata, le istituzioni europee avevano messo in campo risorse straordinarie mediante il Next Generation EU (NGEU) destinate a riscrivere una parte importante del PIL del continente, contribuendo al raggiungimento della neutralità climatica al 2050 e alla transizione digitale. Il NGEU assegna al bilancio dell'Unione e alla Commissione stessa un ruolo inedito, aprendo ad una possibilità che prima sembrava impensabile, ovvero l'attivazione di piani nazionali coperti dal bilancio dell'Unione e finanziati da emissioni comuni di titoli sul mercato. La principale componente del NGEU è il Dispositivo per la Ripresa e Resilienza (RRF), che ha una durata di 6 anni, dal 2021 al 2026, e che mette a disposizione 723,8 miliardi di euro (a prezzi correnti) in prestiti (385,8 miliardi di euro) e sovvenzioni (338 miliardi di euro) a tal fine. Almeno il 37% del RRF deve essere destinato a investimenti green.

A poco più di un anno dall'approvazione del Regolamento RRF e dei Piani Nazionali di Ripresa e Resilienza (PNRR), l'invasione della Russia in Ucraina ha nuovamente messo in luce le debolezze strutturali dell'Unione. Tra queste la forte dipendenza energetica ed economica dal gas e dalla Russia stessa.

Per far fronte a tale nuova crisi, nel maggio 2022 la Commissione ha pubblicato il Piano REPowerEU che si pone l'obiettivo di affrancare l'UE dalla dipendenza delle importazioni energetiche russe entro il 2027. Il piano costituisce un quadro di riferimento da cui deriva un complesso schema di progetti legislativi ed iniziative europee che si inseriscono anche nella modifica di direttive e regolamenti già esistenti, o in corso di revisione, come la direttiva rinnovabili ed efficienza energetica per cui il Piano prevede obiettivi al rialzo rispetto quanto previsto nel pacchetto Fit for 55. **Le azioni di Repower possono essere distinte in due macroaree:**

3. **soluzioni strutturali** con le proposte sulle **rinnovabili ed efficienza** che costituiscono nelle stesse parole della commissione **"il cuore del piano"**, e

¹ Noera, Romano. Oltre il capitale. Anno III, n. 6, Agosto 2021

4. **soluzioni emergenziali** volte ad assicurare la sicurezza energetica nel breve periodo attraverso la diversificazione dell'approvvigionamento di **fonti fossili** e che stanno già in parte [trovando attuazione](#) in questi ultimi mesi.

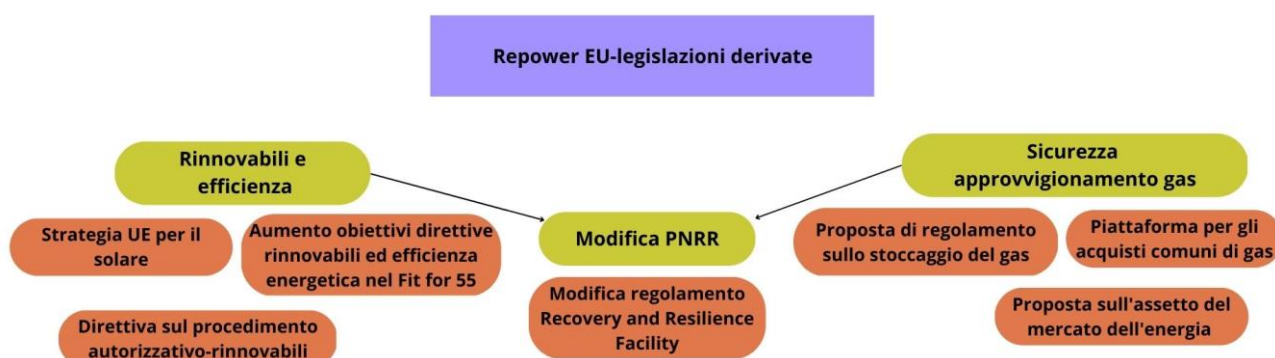


Figura 1 – Schema degli obiettivi e delle proposte legislative correlate al REPowerEU (ECCO)

I progetti e le misure degli Stati membri relativi alle due macroaree del REPowerEU dovranno essere integrati nei PNRR entro la medesima scadenza prevista per una eventuale revisione generale dei Piani, ovvero il prossimo [30 aprile](#).

Le possibilità per una revisione del PNRR, infatti, contemplanò una molteplicità di scenari, come riassunti nella tabella seguente.

Scenario	Legal basis
An addition of a REPowerEU chapter to the RRP	Article 21c
An adjustment of measures in the RRP following the update of maximum financial contribution	Article 18(2)
An amendment of measures in the RRP due to objective circumstances that render those measures no longer achievable	Article 21
An addition of measures in the RRP to take up additional RRF loans	Article 14
A combination of any of the above scenarios	Articles 14, 18(2), 21 or 21c

Figura 2 – Possibili scenari di modifica dei PNRR (Fonte: EU Commission)

Le misure nel capitolo REPowerEU devono essere nuove riforme e investimenti che partono dal 1° febbraio 2022 oppure parti di riforme o investimenti già ricompresi nel PNRR, ma scalati di dimensione, come stabilito nel Regolamento (2021/241) nella sua ultima [revisione](#).

Dei 20 miliardi di euro messi in campo con il REPowerEU, l'Italia potrà ricevere 2,76 miliardi € a fondo perduto, primo beneficiario con la Polonia. Le Linee Guida specificano anche altre possibilità di finanziamento sempre a fondo perduto, come il trasferimento di parte della riserva detta *Brexit Adjustment reserve* (per l'Italia fino a 146.8 mil euro) e fino al 7,5% delle allocazioni previste dai Fondi per lo sviluppo rurale, di Coesione e Sociale europeo, equivalenti a 2,1 mld €. **Il totale delle risorse potenzialmente attivabili dall'Italia si aggira, quindi, intorno a 5 miliardi di euro.**

Gli obiettivi e le misure da finanziare mediante questo specifico capitolo del PNRR dovrebbero concentrarsi su efficienza energetica e sulla decarbonizzazione dell'industria. Infatti, sulla base delle [Linee Guida della Commissione](#), gli interventi sul settore industriale “dovrebbero consistere principalmente in misure normative per accelerare le procedure di autorizzazione per i progetti di tecnologie pulite, in agevolazioni fiscali o in altre forme di sostegno finanziario per incentivare la diffusione di progetti di tecnologie pulite e in un rinnovato sforzo di riqualificazione della forza lavoro verso queste tecnologie pulite”.

Altre misure includono la diversificazione delle forniture di gas russo, le energie rinnovabili, misure per combattere la povertà energetica e misure per la formazione di lavoratori nel campo della transizione verde.

È importante notare come per alcuni progetti legati a REPowerEU il principio di non recare danno significativo all'ambiente (il cosiddetto ‘do no significant harm’), a cui sono invece soggetti tutti i progetti del PNRR, possa essere derogato. Il principio non verrà applicato ai progetti di miglioramento delle infrastrutture gas, incluso per il gas liquefatto (GNL), per la diversificazione nell'interesse dell'Unione nel suo insieme. Tuttavia, questa deroga è stata parzialmente limitata da clausole di salvaguardia: i finanziamenti di progetti legati al petrolio saranno possibili solo nei tre Paesi senza sbocco sul mare (Ungheria, Repubblica ceca, Slovacchia), **tutti gli investimenti nei combustibili fossili finanziabili attraverso REPowerEU dovranno essere operativi entro il 2026, non dovranno impedire il raggiungimento degli obiettivi climatici al 2030 e al 2050 e dovranno dimostrarsi necessari rispetto alla futura domanda di gas e soluzioni alternative.** Su tali specifiche opere, la Commissione dettaglia i 4 criteri in base ai quali sarà effettuata la valutazione delle proposte, come sintetizzati nella seguente tabella.

Cosa valuterà la Commissione?	Cosa può fornire lo Stato membro a supporto della valutazione?
1. La misura è necessaria e proporzionata per gli immediati bisogni di sicurezza energetica	<ul style="list-style-type: none"> • Una descrizione degli impatti del mancato approvvigionamento di gas russo e delle misure per sostituirlo • Previsioni della futura domanda di gas • Possibili soluzioni alternative verdi • La spiegazione di come la misura contribuisce alla sicurezza dell'Unione o di molti Stati membri
2. Lo sforzo degli Stati nel limitare i danni agli obiettivi ambientali	<ul style="list-style-type: none"> • Prova delle misure prese per limitare gli impatti ambientali • Spiegazione di come altre misure evitino di mettere a rischio gli obiettivi ambientali
3. La misura non mette a rischio il raggiungimento degli obiettivi climatici 2030 e 2050 dell'UE	<ul style="list-style-type: none"> • Contributo delle altre misure agli obiettivi climatici • Allineamento al Fit for 55 e possibile integrazione nel PNIEC delle misure
4. La misura è operativa entro il 31 dicembre 2026	<ul style="list-style-type: none"> • Spiegazione di come verrà raggiunto l'obiettivo

Avendo a disposizione pochi anni per rendere operativi i progetti, la [Commissione sottolinea](#) come sia importante scegliere progetti già maturi e su cui siano state già coinvolte le autorità locali e regionali. Sarebbe inoltre rilevante considerare che la precondizione per ottenere i fondi PNRR sono le riforme, come quella del procedimento autorizzativo per le energie rinnovabili. Infine, nel nostro Paese, misure contro la povertà energetica sarebbero fondamentali per rendere il sistema più resiliente a future crisi energetiche.

Come già evidenziato in approfondite analisi, **l'Italia dispone già delle infrastrutture gas necessarie per la sicurezza energetica, [senza bisogno di ricorrere a nuove](#)**. Rinnovabili ed efficienza energetica hanno [il potenziale di sostituire fino all'80% delle importazioni di gas russo entro il 2025](#). La [prospettiva dell'hub del gas](#) non tiene dunque conto dei fondamentali di mercato in rapida evoluzione, soprattutto il forte calo della domanda europea attesa [\(-50% al 2030 rispetto al 2019 secondo BP, nell'ipotesi di allineamento rispetto al percorso net-zero\)](#), della reale fattibilità e convenienza di ulteriori infrastrutture e dell'impatto di un'espansione fossile rispetto agli obiettivi climatici. [Come ha evidenziato all'Eurogruppo del 13 febbraio 2023 Christian Zinglensen, Presidente dell'Agenzia europea per la cooperazione tra i regolatori dell'energia](#), è importante oggi concentrarsi più sulle azioni di riduzione della domanda e che l'esperienza della crisi del 2022 ha insegnato che la velocità di uscita sicura dai fossili dipende dal declino della domanda di queste fonti e dallo sviluppo delle energie alternative.

Tutti questi punti sono in decisa sinergia con quello che dovrà essere il lavoro di elaborazione del PNIEC. Pertanto, una revisione, se non congiunta, strettamente integrata dei due strumenti è necessaria e quantomai auspicabile.

3 PNRR E CLIMA

3.1 L'ANALISI DEL 2021

Il PNRR italiano è stato presentato il 27 aprile 2021. Il Dispositivo per la Ripresa e Resilienza finanzia vale 191,5 miliardi di euro. A questi si affiancano ulteriori 30,6 miliardi di euro del Fondo Complementare, finanziato attraverso lo scostamento pluriennale di bilancio approvato nel Consiglio dei ministri del 15 aprile 2021, per la copertura finanziaria di un Piano nazionale di investimento dei progetti coerenti con [le strategie del PNRR](#).

Il Piano si sviluppa intorno a tre assi strategici, condivisi con l'Unione europea, ovvero:

1. Digitalizzazione e innovazione
2. Transizione ecologica
3. Inclusione sociale

A livello di tabella di marcia di attuazione, come hanno riportato a fine d'anno le agenzie di stampa, [l'Italia ha centrato i 55 obiettivi previsti per il secondo semestre 2022](#), potendo richiedere i 21.8 miliardi di euro della terza rata.

Nel maggio 2021, ECCO, in collaborazione con i think tank E3G e Wuppertal, aveva elaborato una prima analisi indipendente sugli impatti degli investimenti PNRR legati al clima. Il Piano italiano rispetta formalmente la condizione voluta dalla Commissione, che prevede che il 37% delle risorse siano dedicate all'azione climatica. Nonostante ciò, l'[analisi](#) ha riscontrato una generale mancanza di strategia verso politiche climatiche realmente trasformative e un impatto limitato in termini di mitigazione rispetto all'entità delle risorse destinate a tal fine.² Nel complesso, le misure di ripresa dell'Italia non sono all'altezza del potenziale di transizione verde dei fondi per la ripresa disponibili. Sebbene il piano includa investimenti in misure rilevanti per la transizione, questi probabilmente avranno effetti trascurabili rispetto alle reali necessità del paese. A fronte di un 40% di progetti nel PNRR dichiarati come legati alla transizione e un target di riferimento UE del 37%, **la nostra stima è che solo il 16% dei progetti si possa realmente considerare 'verde'**. Le principali criticità evidenziate in tale analisi del 2021 riguardavano:

1. **Una carente valutazione del rapporto costi-benefici e una mancanza di progetti di dimensioni rilevanti, in particolare riguardo ad energie rinnovabili, efficienza energetica, e mobilità elettrica.** Per quanto riguarda i progetti per le energie rinnovabili, il PNRR prevede l'installazione di 4.2 GW in quattro anni, rispetto ai circa 8GW che sarebbe necessario installare ogni anno secondo gli impegni che l'Italia ha assunto nel quadro del Green Deal Europeo. Manca, inoltre, una strategia per l'eolico marino e vengono allocate poche risorse per gli accumuli, necessari a rendere le reti di trasmissione più adatte a lavorare in condizioni di carico variabile. Nel settore dell'efficienza energetica le risorse vengono principalmente convogliate verso il [Superbonus nonostante il meccanismo non sia efficace in termini di riduzione delle](#)

² Nota metodologica: nell'analisi solo le misure che rispettano il principio di non arrecare danno significativo all'ambiente (DNSH) sono state valutate positivamente.

[emissioni in rapporto alle risorse dedicategli](#). Si sottolinea inoltre come poche risorse siano destinate all'efficienza degli edifici pubblici, in generale e all'edilizia scolastica in particolare. Nei trasporti la maggior parte delle risorse vengono poste su investimenti nelle ferrovie per tratti di lunga percorrenza con poca attenzione per il trasporto pubblico locale e l'elettrificazione del trasporto su strada. Soprattutto considerando che sono circa [6 milioni](#) gli italiani che giornalmente si spostano su treni pendolari e metropolitane contro i 170 mila che ogni giorno utilizzano treni ad alta velocità, si evidenzia come sarebbe stato rilevante investire di più in modalità di trasporto che riducano più velocemente le emissioni.

- 2. L'assenza di valutazione di impatto in termini di riduzione delle emissioni per la maggioranza dei progetti legati al clima.** Su 291 miliardi solo per il 13% delle misure il governo ha provveduto a valutare l'impatto in termini di riduzione delle emissioni di gas serra.³ Senza una valutazione preliminare risulta complesso valutare l'efficacia delle misure e capire quali alternative potrebbero essere più efficaci rispetto alle risorse allocate. Il totale degli impatti quantificati dal piano mostra una riduzione delle emissioni di 5.6Mt CO₂e al 2026 pari al 3% di quanto sarebbe necessario ridurle entro il 2030.
- 3. Poco allineamento alle altre strategie nazionali come il PNIEC e la Strategia di lungo termine al 2050 per la neutralità climatica.** Nonostante il PNRR faccia riferimento al PNIEC, non vi è valutazione di come le risorse contribuiscano al raggiungimento degli obiettivi per il 2030. Il piano non è allineato ai nuovi obiettivi UE di riduzione delle emissioni del 55 per cento al 2030 rispetto al 1990 né all'obiettivo di neutralità climatica al 2050.

Un'ulteriore criticità risiede nella [mancanza di un piano organico di sviluppo e potenziamento delle filiere produttive nazionali collegate alla transizione verde](#). Simulazioni d'impatto prodotte dal Ministero dell'Economie e delle Finanze a corredo del Piano, mostrano infatti un positivo impulso moltiplicativo degli investimenti sul PIL, ma anche un significativo effetto negativo sui conti con l'estero. **Un'elevata elasticità delle importazioni al PIL tende, infatti, a disperdere all'estero parte del potenziale moltiplicativo della domanda interna:** paradossalmente, l'elasticità aggregata delle importazioni rispetto al PIL è particolarmente elevata nei progetti relativi alla missione 2 ("rivoluzione verde e transizione ecologica") ed alla missione 3 ("infrastrutture e mobilità sostenibile"), a cui sono state allocate quote molto significative degli stanziamenti del PNRR.

Questa criticità non è stata affrontata nell'anno e mezzo dalla presentazione del piano, dato che l'Italia ancora non si è dotata di una strategia industriale più ampia che ne accompagni la transizione, massimizzando le opportunità che ne derivano e minimizzando i rischi di perdita di competitività sui mercati globali e delocalizzazione. Il rischio di perdere i benefici secondari sul PIL e occupazione interna legati alle spese del PNRR rimane pertanto alto, così come è alto il rischio di perdere una occasione fondamentale per sviluppare in Italia le catene di valore chiave per beneficiare della transizione. **Il PNRR italiano alloca infatti molte**

³ Considerando il PNRR la spesa 'verde' è del 16%, tuttavia se aggiungiamo i fondi complementari associati al piano l'ammontare della spesa per progetti per il clima scende al 13%

risorse in alcuni settori che non contribuiscono molto alla crescita interna, mentre dedica relativamente poche risorse ai progetti che mostrano un potenziale di contributo al PIL e all'occupazione più alto. Inoltre, molte risorse sono assegnate a progetti che attivano filiere produttive estere con grave pregiudizio per la crescita nazionale.⁴

Inoltre, anche se i fondi del PNRR dedicati al clima sono significativi, essi coprono solo una frazione dell'ammontare degli investimenti complessivamente necessari alla transizione energetica ed ecologica: le stime mostrano che **a fronte degli stanziamenti pubblici del PNRR pari a 16,4 miliardi in media annua, gli investimenti necessari per raggiungere gli obiettivi UE di riduzione delle emissioni di gas serra del – 55% entro il 2030 (Fit for 55) ammonterebbero ad oltre 100 miliardi annui.**⁵ In coerenza con la strategia generale del Green Deal europeo, il gap di risorse dovrebbe essere coperto attraverso un'adeguata strategia di mobilitazione di finanza privata, attraverso schemi incentivanti e garanzie pubbliche, in grado di amplificare la leva finanziaria delle risorse pubbliche stanziata.⁶ Un'organica strategia finanziaria coerente con gli obiettivi climatici non è, invece, ancora stata elaborata, determinando un rischio non adeguatamente valutato per lo sviluppo dell'economia nazionale.

In conclusione, benché l'Italia sia in linea con l'attuazione del piano, non ha sostanzialmente affrontato alcuna delle criticità che possono impedire che il piano sia realmente efficace sia dal punto di vista dell'abbattimento delle emissioni che della creazione delle catene di valore legate alla transizione. **Rimane, perciò, possibile che il PNRR italiano venga formalmente completato in tempo, ma che rimanga poco efficace nell'obiettivo di sostenere la transizione del settore produttivo italiano e nel ridurre le emissioni nazionali.**

3.2 L'EFFETTO DELLE MISURE PNRR SUL CLIMA: UNA VALUTAZIONE A 18 MESI DALLA SUA APPROVAZIONE

In assenza dell'Allegato al Documento di Economia e Finanza che, ogni anno, fornisce lo stato di attuazione degli impegni presi dall'Italia in contesti internazionali ed europei, l'ottava comunicazione nazionale delle emissioni dell'Italia al Segretariato della Convenzione delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC), [pubblicata lo scorso 30 dicembre 2022](#), aiuta a definire un primo quadro delle informazioni in merito all'impatto emissivo delle misure comprese nel PNRR e del contributo di queste rispetto agli obiettivi 2030 vigenti per il Paese.⁷⁸

⁴ Noera, Romano. Oltre il capitale. Anno III, n. 6, Agosto 2021

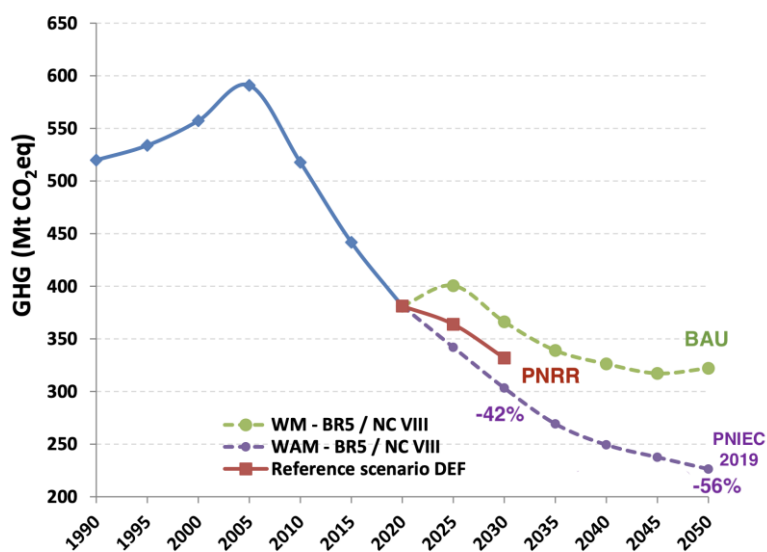
⁵ ECCO (2023), "Gli investimenti necessari all'Italia per la transizione energetica e climatica" (in uscita a marzo 2023)

⁶ [ECCO \(2021\). "Il ruolo delle banche del clima nella strategia del Green Deal europeo"](#)

⁷ L'Italia, come le altre Parti dell'Accordo di Parigi, è tenuta all'invio all'UNFCCC della propria Comunicazione nazionale ogni 4 anni. La Comunicazione rappresenta il documento ufficiale più aggiornato oggi disponibile e comprende sia i dati a consuntivo (cd. Inventario nazionale) sia le principali misure e le conseguenti proiezioni emissive, in modo tale da tracciare il percorso verso gli obiettivi di riduzione e comprendere meglio la loro concreta fattibilità. Gli elementi minimi della Comunicazione nazionale sono: a) Un inventario nazionale delle emissioni antropogeniche da fonti e assorbimenti di tutti i gas a effetto serra non controllati dal Protocollo di Montreal; b) una descrizione generale delle misure adottate o previste per attuare la Convenzione; c) qualsiasi altra informazione che la Parte ritenga rilevante per il conseguimento degli obiettivi della Convenzione e adatta per essere inclusa nella sua comunicazione, incluso, se possibile, materiale rilevante per i calcoli delle tendenze globali delle emissioni

⁸ <https://unfccc.int/documents/624766>

Grafico: Confronto tra scenari emissivi



Fonte: ECCO su base Comunicazione nazionale

Come si evince dal grafico, **le misure del PNRR, che includono gli effetti della pandemia, non sono sufficienti per abbattere le emissioni in linea con la traiettoria del vecchio PNIEC del 2019. Quindi, se non modificate e ricalibrate in prospettiva 2030, saranno ancora più lontane dai nuovi target al 2030 (Fit for 55). L'analisi delle misure previste dal PNRR sui settori maggiormente emissivi, ovvero trasporti e civile, mostra che queste sono anche le meno efficaci. La Comunicazione specifica che per questi settori "l'adozione di politiche aggiuntive è ancora necessaria. Il semplice aumento delle rinnovabili nel mix di produzione di energia elettrica comporta certamente una riduzione delle emissioni, ma è necessaria una maggiore elettrificazione del trasporto stradale e degli edifici."**

Per **il settore dei trasporti**, il PNRR prevede massicci investimenti in nuove infrastrutture ferroviarie sulle tratte di lunga percorrenza, sulle linee dedicate al trasporto regionale e sulle interconnessioni tra porti e aeroporti, anche in ottica di trasporto merci. Per la mobilità urbana sostenibile sono previsti investimenti per quel che riguarda la mobilità ciclistica e il rinnovo delle flotte autobus mentre a sostegno della mobilità elettrica è previsto il potenziamento della rete di infrastrutture di ricarica pubblica. Secondo la Comunicazione nazionale, "entro il 2026, l'effetto delle misure PNRR comporterà un aumento del 5% della domanda di trasporto ferroviario e del 9% del trasporto ciclopedonale, con una riduzione dei passeggeri principalmente relativa alle auto private ma, in misura minore, anche autobus."

Per la mobilità elettrica, il PNRR finanzia l'installazione di 21.355 nuove infrastrutture di ricarica entro il 2026 diversificando tecnologicamente l'attuale dotazione con infrastrutture di ricarica veloci e superveloci (7.500 stazioni di ricarica super-veloci per veicoli elettrici su strade extraurbane, autostrade escluse, e almeno 13.755 stazioni di ricarica veloci nei centri urbani). Secondo la Comunicazione, quest'ultima azione è molto importante per la costruzione di una rete di ricarica efficiente e capillare nell'ottica di favorire una maggior penetrazione di auto elettriche nel parco circolante.

Quanto al rinnovo della flotta del trasporto pubblico, le misure convergono nell'entrata in servizio entro il 2026 di circa 150 treni a idrogeno, in sostituzione di quelli alimentati a gasolio, e di 3.000 autobus a emissioni zero (ad alimentazione elettrica o a idrogeno) per il rinnovo delle flotte dei Comuni capoluogo di Città metropolitana, dei Comuni capoluogo di Regione o di Provincia autonoma e dei Comuni con alto tasso di inquinamento. Pur trattandosi di meno del 10% dell'attuale dotazione di autobus pubblici a livello nazionale, si può immaginare che tale investimento possa attivare ulteriore spesa virtuosa dei Comuni non coperti dal rinnovo, data la maggiore efficienza e i minori costi di manutenzione nel ciclo di vita in servizio dei bus elettrici.

Per quanto riguarda **il settore civile**, le misure individuate dal PNRR, si concentrano principalmente sull'edilizia e su interventi di efficientamento, sia nel residenziale che nel terziario. La misura più importante è il cosiddetto Superbonus 110%, tuttavia, per completezza, la Comunicazione nazionale somma e riporta gli effetti anche delle varie misure 'accessorie' relative alla riqualificazione di cinema, teatri, musei, scuole ed edifici di pertinenza del Ministero di Giustizia. Secondo le stime ufficiali, **“l'effetto di tutte queste misure insieme è quantificabile in una riduzione di circa l'1% delle emissioni del settore, rispetto a quanto si verificherebbe senza questi interventi”**. Inoltre, la Comunicazione rileva che **“dati gli attuali livelli di emissione, nonché l'inerzia storicamente osservata in questo settore il trend di riduzione delle emissioni potrebbe non essere ancora sufficiente per raggiungere gli obiettivi al 2030.”**

Per quello che riguarda le rinnovabili, invece, la Comunicazione evidenzia che, se attuate, le misure del PNRR determinerebbero una riduzione delle emissioni del settore delle industrie energetiche nell'ordine dei 10 MtCO₂eq al 2030. Inoltre, sempre sulla base delle misure previste nel PNRR, si dovrebbe raggiungere una produzione di circa 2,3 miliardi di metri cubi annui di biometano a partire dal 2026. L'immissione in consumo o la distribuzione in rete di tale biometano, in compensazione di un pari quantitativo di consumi di gas naturale di origine fossile, comporterà un'ulteriore riduzione delle emissioni. È importante sottolineare che tali interventi riguardano settori sottoposti alla [direttiva ETS](#), per i quali l'obiettivo di riduzione è applicato [a livello europeo](#).

Per i settori non inclusi nella Direttiva ETS, ma sottoposti al Regolamento *Effort Sharing*⁹ (ovvero civile, trasporti, industria <20MW, rifiuti, gas diversi da CO₂) esistono, invece, obiettivi annuali vincolanti per singolo Stato membro. Tali obiettivi, rivisti dal Pacchetto Fit for 55, chiedono una riduzione per l'Italia al 2030, comparata con i livelli 2005, del -43.7%. Al riguardo, è necessario sottolineare che **il mancato rispetto degli obiettivi *Effort Sharing* determina effetti sulle finanze pubbliche**. Nel caso in cui uno Stato Membro non riesca a centrare i limiti di emissione assegnati, infatti, sono assegnate delle 'penalità' con necessità di ulteriori sforzi, anche economici e finanziari per colmare il gap.¹⁰

⁹ Regulation (EU) 2018/842

¹⁰ Le penalità che si applicano allo Stato Membro sono: a) si aggiungono alle emissioni di gas a effetto serra dello Stato membro dell'anno successivo una quantità pari all'ammontare, in tonnellate di CO₂ equivalente, delle emissioni eccedentarie di gas a effetto serra moltiplicata per un fattore di 1,08; b) è temporaneamente vietato allo Stato membro trasferire una parte della sua assegnazione annuale di emissioni a un altro Stato membro fino a quando non ottempera agli obblighi,

4 CONCLUSIONI

A poco più di un anno dall'approvazione del PNRR italiano, il Governo sta avviando un processo di revisione critica dello stato di avanzamento degli investimenti e valutando l'opportunità di integrare il Piano sulla base del piano REPowerEU.

A tal fine, come si apprende dalla Presidenza del consiglio, si è tenuta una [prima riunione](#) della Cabina di Regia del PNRR con i Ministeri competenti e le società partecipate Eni, Enel, Snam e Terna per avviare un confronto sul nuovo capitolo da inserire nel PNRR relativo al REPowerEU, capitolo che dovrà essere inviato alla Commissione, con o senza ulteriori modifiche del PNRR originario entro il 30 aprile prossimo.

Le possibilità che si aprono sono ampie, dal momento che sono sia possibili integrazioni in linea con REPowerEU che modifiche effettive delle misure del PNRR¹¹, posto che non riducano l'ambizione complessiva e che possano sostenere gli obiettivi climatici.

Ad oggi, siamo più consapevoli che **il PNRR e il capitolo REPowerEU devono indirizzare in maniera più efficace gli sforzi per la decarbonizzazione e per una concreta emancipazione dalle fonti fossili, che rafforzi allo stesso tempo la sicurezza energetica del paese e quella economica di imprese e famiglie.**

Abbiamo, inoltre, l'opportunità di allineare gli investimenti rispetto ai nuovi obiettivi soggetti alla revisione del PNIEC, dovuta entro il prossimo giugno 2023. **Un concreto allineamento tra PNRR e PNIEC sarà fondamentale per assicurare coerenza e risorse per l'attuazione. Questa è anche l'occasione di pianificare politiche e misure che non solo realizzino gli impegni dell'Italia in materia di clima ed energia, ma che siano anche funzionali ad una spesa pubblica più oculata ed efficiente.**

Per la Commissione europea, i tempi ed i modi della decarbonizzazione sono il fulcro strategico attorno al quale si devono organizzare digitalizzazione, infrastrutture e incentivi. In quest'ottica il criterio chiave di selezione di progetti e investimenti dovrebbe essere il contributo che essi possono dare al raggiungimento dell'obiettivo finale di rendere tra loro compatibili efficientamento del sistema e neutralità climatica. L'allocazione delle risorse e la definizione delle priorità dovrebbe essere l'esito di valutazioni di questo tipo.

Nel PNRR di aprile 2021 la rappresentazione degli impatti su consumi energetici ed ambientali è episodica e frammentata, dispersa nei dettagli di alcuni progetti specifici, ma assente nel quadro strategico d'assieme, come se questi aspetti fossero accessori collaterali, anziché l'asse portante del progetto. **Nel PNRR non vi è infatti traccia di stime aggregate sui risparmi energetici ottenibili dal piano, né del suo contributo complessivo alla riduzione di gas serra.** Questi elementi sono invece la sostanza del PNIEC, per quel che riguarda la mitigazione e la strategia energetica (nella sua riformulazione aggiornata e riallineata agli obiettivi del Fit for-55 e REPowerEU¹²) e del Piano Nazionale di Adattamento

¹¹ Ai sensi degli articoli 18 e 21 del Regolamento RRF

¹² Cfr. M.Noera, R.Romano (2021), cit

ai Cambiamenti Climatici (PNACC), per quanto riguarda la dimensione dell'adattamento e della tutela del territorio.

Già nella [Comunicazione della Commissione del 10 marzo 2020](#) si legge: *“Il Green Deal europeo è la nuova strategia di crescita dell'Europa. Il fulcro è costituito dal diventare il primo continente a impatto climatico zero entro il 2050. L'industria ha un ruolo di primo piano in quella che costituisce allo stesso tempo la sfida e l'opportunità più grande del nostro tempo. Tutte le catene del valore industriali, compresi i settori ad alta intensità energetica, avranno un ruolo chiave. Tutte dovranno lavorare per ridurre la propria impronta di carbonio, ma anche per accelerare la transizione offrendo soluzioni tecnologiche pulite e a prezzi accessibili e sviluppando nuovi modelli di business.”*

La [Comunicazione più recente del 1 febbraio 2023](#) per un'industria a prova di zero emissioni nette, riafferma e rilancia l'azione per l'industria: *“L'eliminazione graduale dei combustibili fossili ha accelerato una nuova rivoluzione industriale volta a porre fine all'era dei combustibili fossili. Un'ampia gamma di nuove tecnologie a zero emissioni viene sviluppata e impiegata in tutta la nostra economia: nei trasporti, negli edifici, nella produzione, nell'energia e persino nella creazione di mercati completamente nuovi.”*

Nella logica dell'Unione Europea, il riallineamento tra priorità del PNIEC, priorità di politica industriale e PNRR è quindi strategico.

Il riallineamento è in primo luogo di metodo e richiede:

- una ri-mappatura dei progetti del PNRR sulla base delle priorità strategiche del PNIEC e del PNACC;
- la verifica dell'impronta carbonica di ciascuno dei progetti (almeno di quelli su cui sono attualmente allocate le maggiori risorse);
- la verifica rispetto alla reale necessità per i bisogni immediati di sicurezza energetica, che tenga conto, tra le altre cose, delle previsioni della futura domanda di gas e delle possibili soluzioni alternative verdi;
- l'indicazione dell'efficacia d'impatto degli strumenti che si intendono attivare (incentivi, garanzie pubbliche, finanziamenti ecc.);
- l'identificazione dei settori di attività economica più esposti e delle aree territoriali a rischio.

La revisione del PNRR deve ovviamente partire dalla ricognizione delle iniziative che riguardano i settori che maggiormente contribuiscono alle emissioni di gas climalteranti (ad esempio civile e trasporti che da soli rappresentano in Italia quasi il 50% delle emissioni) o che richiedono interventi pubblici diretti, ovvero ancora un chiaro indirizzo ed un supporto fiscale/finanziario da parte dello Stato (come i settori industriali non ricompresi nella regolamentazione ETS).¹³

Dall'analisi di dettaglio delle misure già comprese nel piano emerge come la misura del cosiddetto Superbonus sia poco efficace in termini di riduzione delle emissioni. Tale inefficacia è resa ancora più evidente dalle ingenti risorse impiegate, con costi specifici per gli interventi ammessi a detrazione che sono risultati anche doppi rispetto ai corrispondenti dell'Ecobonus. Inoltre, [la misura risulta socialmente regressiva](#), agevolando principalmente i

¹³ I settori citati rientrano tutti tra le responsabilità dirette del Governo italiano nell'ambito del Regolamento ESR.

contribuenti con reddito medio alto e interessando immobili appartenenti a classi catastali migliori. **Sono necessari quindi una revisione degli attuali incentivi alle ristrutturazioni, a favore di interventi di vero risparmio energetico, e garantire un [maggior accesso ai finanziamenti per le classi sociali più vulnerabili](#), assicurando livelli di detrazione adeguati alle riqualificazioni in grado di ridurre al minimo le emissioni degli edifici.**¹⁴

Per i trasporti ulteriori misure e risorse pertinenti alla mobilità privata su strada si renderanno necessarie, quali, ad esempio, il rafforzamento delle misure del PNRR dedicate allo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica elettrica. Secondo le stime RSE, infatti, per raggiungere l'obiettivo 2030 di riduzione delle emissioni dei trasporti previsto dal pacchetto Fit for 55 **il parco auto nazionale dovrà essere ridimensionato, riducendo il numero di veicoli circolanti, con una previsione di oltre 6 milioni di auto elettriche pure a batteria nella flotta.** Un numero che, stante le dinamiche di mercato registrate nel 2022 (-27% di immatricolazioni rispetto al 2021), necessariamente richiede una revisione delle politiche di incentivo a sostegno della mobilità elettrica su strada. **L'obiettivo deve essere di orientare la domanda verso le auto elettriche nei segmenti più venduti ovvero quelli delle utilitarie per gli spostamenti urbani e per le esigenze familiari.** Questo mercato rappresenta oltre l'80% della domanda di acquisto degli italiani, con oltre 1,2 milioni di veicoli l'anno. Questa strategia dei trasporti va integrata con una strategia industriale per la conversione del settore automotive verso l'e-mobility made in Italy.

Per quello che riguarda le **infrastrutture gas**, per cui è sospeso il principio del non arrecare un danno significativo all'ambiente, visto il rischio che la loro realizzazione pone rispetto al raggiungimento degli obiettivi clima dell'Italia e dell'Europa, la valutazione dovrebbe essere di particolare accuratezza. **Questa valutazione deve riguardare in particolare la valutazione dell'evoluzione della domanda gas, [prevista in calo in Europa del 50% al 2030 rispetto al 2019 secondo lo scenario net zero di BP](#)¹⁵, la disponibilità di alternative (per l'Italia stimiamo che oltre l'80% del fabbisogno di gas russo può essere sostituito da rinnovabili ed efficienza e il restante attraverso infrastrutture esistenti entro il 2025), la garanzia dell'allineamento rispetto al percorso di riduzione verso la neutralità climatica al 2050, obiettivo sia [italiano](#) che [europeo](#). Inoltre, deve essere effettuale una valutazione accurata rispetto alla fattibilità reale di [rendere le infrastrutture gas pronte per l'idrogeno](#), ancora tutta da dimostrare.**

La trasparenza di tali valutazioni dovrebbe essere completa e indipendente rispetto agli interessi costituiti delle imprese energetiche, sia da parte del Governo che da parte della Commissione, anche a garanzia dei principi sanciti dalla Costituzione nella sua ultima revisione, a tutela dell'interesse dell'ambiente e delle future generazioni (Art. 9 – Compiti della Repubblica).

In ultimo, ma non per importanza, il ruolo che il REPowerEU e la modifica del PNRR potrebbe giocare per la **promozione e l'accompagnamento del sistema produttivo nazionale verso la decarbonizzazione non può essere elemento secondario.** Benché

¹⁴ Si si veda anche il [contributo ECCO all'Energy poverty Handbook 2022](#).

¹⁵ Lo scenario BP sottolinea inoltre che, nell'ipotesi in cui le misure net zero siano attuate, la riduzione di 190 bcm "è maggiore della perdita di importazioni di gas dai gasdotti russi, il che implica che il livello di importazioni di GNL necessario per soddisfare il consumo interno di gas dell'UE nel 2030 è inferiore a quello del 2019" e che, pertanto, la necessità di nuove infrastrutture è da dimostrare accuratamente.

l'urgenza sia garantire la sicurezza energetica del Paese, **è necessario far sì che la competitività industriale nazionale ed europea sia rafforzata e garantita**, anche [in risposta a provvedimenti come il Piano industriale di incentivi statunitense](#), che ha fortemente riportato l'accento sulla necessità dello sviluppo di catene del valore interne coerenti con gli obiettivi di decarbonizzazione e transizione energetica.

GLOSSARIO

- CIAE:** Comitato Interministeriale per gli Affari Europei
- CIPESS:** Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile
- CITE:** Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica
- CMCC:** Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti climatici
- CSCA:** Consiglio Scientifico per Clima e Ambiente
- CTV:** Comitato Tecnico di Valutazione
- ENEA:** Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile
- FER:** Fonti di Energie Rinnovabili
- FIT for 55:** Pacchetto UE di nuove proposte e di revisioni legislative UE esistenti per conseguire l'obiettivo al 2030 di ridurre le emissioni UE del 55% rispetto ai livelli del 1990
- FSC:** Fondo Sociale per il Clima o Social Climate Fund (SCF)
- GSE:** Gestore dei Servizi Energetici
- EU Green Deal:** Quadro strategico di riferimento UE, promulgato nel dicembre 2019 per garantire il raggiungimento della neutralità climatica in UE nel 2050
- IPCC:** Intergovernmental Panel on Climate Change
- ISPRA:** Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale
- JTM:** Just Transition Mechanism
- JTF:** Just Transition Fund o Fondo di Giusta Transizione
- Legge Clima UE:** Regolamento 2021/1119 o Legge Europea sul Clima
- Linee guida NECP:** Guidance to Member States for the update of the 2021-2030 NECPS (C/2022/9264 final) – 15 dicembre 2022
- Linee Guida PNRR – REPOWEREU:** Guidance on Recovery and Resilience Plans in the context of REPowerEU – 1° febbraio 2023
- LTS:** Long Term Strategy o Strategia a Lungo Termine
- LULUCF:** Land Use, Land-Use Change and Forestry
- MASE:** Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, ex MITE (Ministero per la Transizione Ecologica, ex MATTM (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare)
- MEF:** Ministero dell'Economia e della Finanze
- NGEU:** Next Generation EU, Fondo dell'Unione Europea con cui sono finanziati per la maggior parte i piani nazionali di ripresa e resilienza volto a sostenere gli Stati membri nella ripresa post pandemia
- NDC:** Nationally Determined Contribution o Contributo Nazionale Determinato. Gli NDC rappresentano i piani degli impegni delle Parti dell'Accordo di Parigi verso l'obiettivo di mitigazione. Possono comprendere anche elementi legati alla strategia di adattamento e al finanziamento per ottenere gli obiettivi di adattamento e mitigazione.
- OIPE:** Osservatorio Italiano sulla Povertà Energetica
- PNACC:** Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici
- PNIEC – NECP:** Piano Nazionale Integrato Energia e Clima – National Energy and Climate Plan
- PNRR:** Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
- PTE:** Piano Nazionale di Transizione Ecologica
- RepowerEU:** Comunicazione UE pubblicata il 18 maggio 2022 per garantire l'indipendenza dell'Unione dalle forniture di gas russo
- RRF:** Recovery and Resilience Facility o dispositivo per la ripresa e resilienza

Regolamento Governance: il Regolamento UE 2018/1999 sulla Governance dell'unione per l'energia e dell'azione per il clima, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R1999>

UNFCCC: United Nations Framework Convention on Climate Change



THE ITALIAN CLIMATE CHANGE THINK TANK

ECCO è il *think tank* italiano indipendente per il clima. La missione del gruppo di esperti di ECCO è lavorare nell'interesse pubblico per accelerare la decarbonizzazione e costruire resilienza di fronte alla sfida del cambiamento climatico.

ECCO ha un raggio d'azione nazionale, europeo e globale e lavora per sviluppare e promuovere analisi, proposte e strategie per il clima basate sui fatti e sulla scienza in costante dialogo con esperti della comunità scientifica, decisori politici, istituzioni, società civile, imprese, sindacati e filantropia.

ECCO è un'organizzazione senza fini di lucro, non legata ad alcun interesse privato e finanziata esclusivamente attraverso risorse filantropiche e pubbliche.

Questo Rapporto è stato curato da:

Chiara Di Mambro, PhD - Responsabile politiche decarbonizzazione,
Chiara.DiMambro@eccoclimate.org

Luca Bergamaschi - Co-fondatore & Direttore esecutivo, Politiche internazionali,
Luca.Bergamaschi@eccoclimate.org

Giulia Colafrancesco - Analista governance, Giulia.Colafrancesco@eccoclimate.org

Francesca Bellisai - Analista politiche europee, Francesca.Bellisai@eccoclimate.org

Mario Noera - Esperto senior finanza sostenibile, Mario.Noera@eccoclimate.org

Le opinioni riportate nel presente Policy Briefing sono riferibili esclusivamente ad ECCO think tank autore della ricerca.

Per interviste o maggiori informazioni sull'utilizzo e sulla diffusione dei contenuti presenti in questo briefing, si prega di contattare:

Andrea Ghianda - Head of Communication, andrea.ghianda@eccoclimate.org

+39 3396466985

www.eccoclimate.org

Data di pubblicazione:

16 febbraio 2023