

Cogenerazione ad alto rendimento

Aggiornamento della disciplina

Proposte di intervento di Elettricità Futura

10 dicembre 2020



Osservazioni generali

I CB CAR disciplinati dal DM 5/9/2011 sono uno strumento di incentivazione della cogenerazione ad alto rendimento consolidato ed efficace che merita di essere conservato, eventualmente apportando le migliorie utili a tenere al passo coi tempi un sistema introdotto quasi dieci anni fa con l'intento di rispondere ad esigenze diverse da quelle attuali (basti pensare in questo senso al crescente ruolo dei rifacimenti). Il meccanismo presenta infatti alcune criticità operative, che è opportuno rimuovere per incrementare il numero di iniziative basate sulla CAR e sfruttare meglio quelle già realizzate.

In particolare, riteniamo che il meccanismo soffra di un eccesso di documentazione da produrre e di frammentazione/pervasività dei controlli che penalizza in misura proporzionalmente maggiore gli impianti di minore dimensione. L'accentramento presso un'unica piattaforma delle informazioni occorrenti per l'attivazione degli adempimenti di natura fiscale, regolatoria, tecnica, incentivante inerenti la realizzazione e gestione degli interventi potrebbe costituire un elemento facilitatore alla realizzazione di nuovi investimenti ed in particolare di quelli di minore dimensione che unitariamente sono maggiormente impattati dal costo di tali procedure.

Riguardo più in generale alla gamma di benefici attualmente riconosciuti dalla normativa per gli impianti CAR, riteniamo che debba esservi inclusa anche la possibilità, non cumulabile con il meccanismo dei certificati bianchi e dello scambio sul posto, di realizzare forme di autoconsumo collettivo e di comunità energetiche, come delineate dalle direttive Rinnovabili (2018/2001) e Mercato Elettrico (2019/944) di prossimo recepimento.

Osservazioni di dettaglio

1. PRINCIPI DI PROPORZIONALITÀ E IRRETROATTIVITÀ
2. STABILITÀ DEL MECCANISMO CAR
3. CONFRONTO TRA COGENERAZIONE (CAR) VS. FUEL SWITCHING BIOMASSA, RELATIVAMENTE AL CALCOLO DEI CERTIFICATI BIANCHI
4. SISTEMI DI MISURA PER CAR E CALORE UTILE
5. SISTEMI DI MISURA PER CAR: VERIFICA PERIODICA
6. GUASTI ALLA STRUMENTAZIONE DI MISURA
7. NUOVA UNITÀ IN CASO DI UNITÀ ESISTENTE
8. MODIFICHE DELL'ASSETTO IMPIANTISTICO
9. UTILIZZO DI COMPONENTI NUOVI
10. NUOVO IMPIANTO SU PLATEE ESISTENTI IN RELAZIONE A CAR/TEE
11. CAR, TEE E DECRETO RILANCIO (DL. 34 2020, ART. 41 COMMA 2)
12. CUMULABILITÀ DELL'INCENTIVO
13. VERIFICHE CAR
14. RIFACIMENTI
15. TERMOVALORIZZAZIONE

16. SVILUPPO TELERISCALDAMENTO EFFICIENTE
17. INTEGRAZIONE ASSETTO SOCIETARIO
18. CALCOLO DEI RENDIMENTI DI CONFRONTO AI FINI DELLA DETERMINAZIONE DELLA CAR
19. ACCESSO ALLA CAR PER MICRO-COGENERATORI A CELLE A COMBUSTIBILE
20. SEMPLIFICAZIONI PROCEDURE PER IMPIANTI DI MICROCOGENERAZIONE RESIDENZIALI E TERZIARI
21. ADEGUAMENTO DELL'ASSEGNAZIONE DI TEE PER LA COGENERAZIONE AD ALTO RENDIMENTO
22. ACCESSO ALLE COMUNITÀ ENERGETICHE/AUTOCONSUMO COLLETTIVO PER LA MICRO COGENERAZIONE AD ALTO RENDIMENTO

1. PRINCIPI DI PROPORZIONALITÀ E IRRETROATTIVITÀ

1.1. Situazione attuale

Ai CB CAR non si applica il principio di proporzionalità e irretroattività nella decurtazione degli incentivi spettanti in caso di verifica con esito negativo previsto dal novellato articolo 42 del D.Lgs 28/2011 per i TEE propriamente detti e per altre casistiche di sostegno pubblico.

1.2. Segnalazione criticità

Esiste il rischio di recuperi retroattivi di sostegni già concessi non soltanto in caso di false dichiarazioni rese dagli operatori (recupero più che legittimo in tali casi) ma anche in caso di divergenza sull'interpretazione della normativa rilevante. In proposito segnaliamo come tale fenomeno, abbinato alla lentezza dei tribunali amministrativi, comporti danni ingenti alle imprese del settore e in generale prefiguri un quadro di incertezza normativa che disincentiva gli operatori dal realizzare nuove iniziative.

1.3. Suggerimenti

Per i suddetti motivi, riteniamo che le disposizioni di cui all'art. 42 del D.Lgs 28/2011 come da ultimo modificato dal D.L. 76/2020 debbano essere estese anche al settore della cogenerazione sulla base del principio di tutela degli investimenti effettuati.

2. STABILITÀ DEL MECCANISMO CAR

2.1. Situazione attuale

La convenzione CAR stipulata tra produttore e GSE garantisce un prezzo di ritiro dei CB esercitabile in qualsiasi momento. Tuttavia, tale prezzo è basso per gli impianti entrati in esercizio ante 2017 e per gli impianti che entreranno in esercizio post 2021 le prospettive non sono certe.

2.2. Segnalazione criticità

Rileviamo tra gli operatori una generale preoccupazione circa l'eventualità che il meccanismo dei CB propriamente detti venga significativamente modificato con conseguente impatto anche sui prezzi dei CB CAR.

2.3. Suggerimenti

Auspichiamo una maggior chiarezza sulle prospettive della CAR e del meccanismo dei CB.

3. CONFRONTO TRA COGENERAZIONE (CAR) VS. FUEL SWITCHING BIOMASSA, RELATIVAMENTE AL CALCOLO DEI CERTIFICATI BIANCHI

3.1. Situazione attuale

Si ipotizzi lo scenario nel quale un'azienda allo stato esistente produce X MW di termico (acqua, vapore, olio, etc.) per mezzo di una caldaia a gas e si voglia proporre una soluzione cogenerativa a biomassa.

La fattibilità di tale soluzione verrà analizzata rispetto allo scenario esistente (vs. caldaia a gas) ma anche rispetto ad un'alternativa a biomassa per sola produzione termica.

Le due soluzioni CHP e fuel switching entrano in meccanismi incentivanti distinti: la soluzione cogenerativa entra in CAR, mentre quella solo termica da accesso diretto ai CB sulla base del combustibile fossile evitato.

3.2. Segnalazione criticità

Sono di seguito riassunti i due casi ed il relativo calcolo dei TEE:

Caso 1: sostituzione caldaia a gas con sistema CHP andando in CAR

Ipotesi:

- Necessità termica per processo: 8,5 MWth.
- Ore funzionamento anno: 7500 h
- Situazione esistente: boiler a gas, rendimento 95%, Potenza in (fuel) ca 9 MW, Combustibile anno: 67.105 MWh/anno

Installazione di un sistema CHP da 2 MW el. gross e 8,5 MWth.

- Potenza caldaia a biomassa installata (al combustibile): 12,2 MW
- Combustibile anno: 91.800 MWh/anno
- Efficienza elettrica net. dell'impianto: 13,1%
- Efficienza termica dell'impianto: 69,5%

Calcolo Certificati bianchi da CAR:

- PES: 19,6 % □ Eleggibile
- RISP = 22.384 MWh
- CB = TEE = 2.502
- Valore TEE = 250 €

Controvalore CB = 625.637 €

Caso 2: sostituzione caldaia a gas con caldaia a biomassa solo termica (fuel switching)

Ipotesi:

- Necessità termica per processo: 8,5 MWth.
- Ore funzionamento anno: 7500 h
- Situazione esistente: boiler a gas, rendimento 95%, Potenza in (fuel) ca 9 MW, Combustibile anno: 67.105 MWh/anno

Installazione di una caldaia a biomassa (rendimento 90%)

- Potenza caldaia a biomassa istallata (al combustibile): 9,44 MW
- Combustibile anno: 70.830 MWh/anno
- Autoconsumi elettrici: 1.417 MWh/anno (190 kW ipotizzati)

Calcolo TEP evitati:

Fossil Fuel evitato (A)	(67105 / 11,628)	5.771
Autoconsumi (B)	(1417 / 5357)	265
TEP EVITATI (A-B)		5.506

- Fattori di conversione da MWh elettrici a TEP
- 1 MWth = 1 / 11,628 TEP
- 1 MWhel = 1 / 5,357 TEP

- CB = TEE = 5.506
- Valore TTE = 250 €

Controvalore CB = 1.376.522 €

3.3. Suggerimenti

Dal risultato dei casi considerati si evince che lo scenario incentivante attuale è estremamente sbilanciato in favore del semplice passaggio alla caldaia a biomassa (per sola produzione termica). Il caso 2 (soluzione a produzione solo termica), pur considerando un capex e una complessità molto inferiore al caso 1, ottiene incentivi molto più remunerativi.

Pertanto, proponiamo di modificare la modalità di calcolo riportata nella normativa attuale, tenendo conto di un coefficiente che potenzi adeguatamente la Cogenerazione ad Alto Rendimento da fonte rinnovabile in linea con l'European Green Deal e la decarbonizzazione del sistema elettrico.

4. SISTEMI DI MISURA PER CAR E CALORE UTILE

4.1. Situazione attuale

Per ogni progetto CAR, lo schema d'impianto e la proposta di misura vengono sottoposti e valutati caso per caso dall'Ente. Lo schema viene compilato seguendo le linee guida GSE pubblicate dal 2011 in poi, compreso l'utile aggiornamento del 2019, con la tabella riepilogativa che definisce i confini per l'accettazione di alcuni casi ricorrenti. I misuratori solitamente proposti, invece, devono essere in linea con le indicazioni presente nell'appendice C articolo 4, che cita un elenco di certificazioni necessarie e poi un livello di accuratezza minimo.

4.2. Segnalazione criticità

Anche in casi molto simili tra loro come configurazione d'impianto e strumenti di misura proposti, sono stati ricevuti pareri opposti da parte dell'Ente, facendo percepire un'elevata discrezionalità che perturba il mercato.

Per la scelta dei misuratori, invece, il metodo attuale limita la possibilità di proporre nuovi strumenti che sono considerati più accurati oltre che più adatti alla soluzione impiantistica particolare. Qualora poi uno decida comunque di sottoporre un progetto con strumenti diversi non rispondenti alle certificazioni elencate, non si capisce se la sola accuratezza sia sufficiente all'accettazione da parte dell'Ente, evidenziando in casi simili anche una certa discrezionalità non facilmente giustificabile da un punto di vista tecnico.

4.3. Suggerimenti

L'Appendice C dovrebbe essere rivista per divenire più esplicita e definita, sia come elenco sia come caratteristiche richieste. Inoltre, occorre istituire una procedura per un suo continuo aggiornamento secondo la quale un proponente possa richiedere l'inserimento di un nuovo metodo di misurazione (anche facendo riferimento a eventuali progetti già approvati da GSE).

Questo permetterebbe di:

1. velocizzare il processo anche a carico dell'Ente di revisione della proposta
2. adottare sistemi tecnologicamente più accurati e più adeguati in alcuni contesti di impianto
3. limitare l'incertezza dell'esito della richiesta

Per gli schemi impianto, proponiamo la pubblicazione semestrale da parte dell'Ente di casi specifici di rigetto, in modo da creare un elenco che indirizzi le successive proposte (in linea con quanto fatto nell'aggiornamento del 2018).

Suggeriamo inoltre di rivedere in particolare il calcolo del calore utile nel caso di utilizzo del vapore o del calore dei fumi tenendo presente il principio per cui deve considerarsi calore utile il calore che verrebbe in ogni modo prodotto se, al posto dell'unità di cogenerazione, fosse presente una caldaia.

5. SISTEMI DI MISURA PER CAR: VERIFICA PERIODICA

5.1. Situazione attuale

È chiaro e normato che il contatore di energia elettrica prodotta da un'unità di cogenerazione è soggetto a verifica periodica con cadenza triennale ("funzione di misura fiscale" - pagamento accise con suggellamento in campo degli strumenti da parte dell'Agenzia delle Dogane). Un trattamento analogo è riservato ai contatori del gas. Il decreto n. 93 del 21 aprile 2017 assoggetta anche i misuratori di energia termica a verifiche periodiche pluriennali. Tuttavia, non esistono operatori metrici accreditati in grado di effettuare tali controlli sui misuratori di calibro industriale.

5.2. Segnalazione criticità

In relazione agli strumenti di misura dell'energia termica, segnaliamo che, ad oggi, è presente un unico Organismo Abilitato per la verifica periodica ai sensi del Decreto e che lo stesso è abilitato ad operare su portate da 0,0054 m³/h a 50 m³/h. Segnaliamo che buona parte degli impianti mantenuti dalle aziende associate lavora con portate superiori rispetto questo limite.

5.3. Suggerimenti

Per quanto riguarda i misuratori dell'energia termica, proponiamo di condividere quelle che si delineeranno come buone prassi nell'ambito normativo/operativo della verifica degli strumenti di misura dell'energia termica.

6. GUASTI ALLA STRUMENTAZIONE DI MISURA

6.1. Situazione attuale

Nel normale esercizio di un impianto, può verificarsi il guasto di uno o più apparati di misura a corredo dell'unità. Dal punto di vista tecnico, il ripristino del corretto funzionamento può comportare interventi anche onerosi che possono protrarsi per qualche settimana, tenendo conto dei tempi di fornitura e della disponibilità di ricambi in magazzino.

6.2. Segnalazione criticità

È prassi cautelativa escludere questo lasso di tempo, in cui l'impianto non dispone di misure complete, dal periodo utile alla qualifica CAR, fatto che ovviamente comporta una riduzione più o meno significativa dei CB-CAR spettanti all'unità. Tale approccio può essere condivisibile, oltre che in linea con il principio di cautela adottato dall'Amministrazione Pubblica.

Pur tuttavia, nelle ultime Linee Guida pubblicate dal GSE in materia CAR, il guasto degli strumenti viene considerato in due maniere distinte a seconda che si tratti di misura di energia elettrica o termica, oppure misura combustibile. Nel primo caso, le Linee Guida prevedono di porre nullo il valore associato all'energia elettrico o termica ma, nello stesso tempo, continuare a considerare il gas consumato. Ovviamente questo approccio, che è incoerente con i principi di calcolo dei rendimenti (grandezze misurate sul medesimo arco temporale), comporta un abbattimento significativo tanto dell'indice PES quanto dei CB CAR su base annua. Nel secondo caso (guasto al misuratore del combustibile), le Linee Guida prevedono l'esclusione dell'intero periodo del guasto dal consuntivo annuale.

6.3. Suggerimenti

Riteniamo opportuno superare tale distinzione, non ravvisando la necessità di introdurre metodi di contabilizzazione diversi a seconda delle grandezze misurate. L' esclusione dell'intero periodo di guasto, indipendentemente dallo strumento interessato, risulta sufficientemente conservativa anche da parte dell'Amministrazione Pubblica.

Sarebbe utile consentire anche la ricostruzione di eventuali dati mancanti laddove i criteri di ricostruzione fossero oggettivi e cautelativi per l'Amministrazione.

7. NUOVA UNITA' IN CASO DI UNITÀ ESISTENTE

7.1. Situazione attuale

L'art. 2, comma 1, lettera c) del DM 5 Settembre 2011 definisce nuova unità di cogenerazione “un'unità di cogenerazione entrata in esercizio, a seguito di nuova costruzione, dopo la data di entrata in vigore del Decreto legislativo 20/2007” e l'art. 2, comma 1, lettera b) dello stesso Decreto definisce il rifacimento come “intervento tecnologico, realizzato dopo l'entrata in vigore del decreto legislativo 20/2007 su una unità di produzione cogenerativa o non cogenerativa in esercizio da almeno dodici anni, che comporti la totale ricostruzione o la sostituzione con componenti nuovi di almeno due dei componenti principali”.

I 12 anni individuati per la definizione di rifacimento considerano un utilizzo medio annuo dell'unità esistente per circa 5.000h/anno; per unità che funzionano per un numero maggiore di ore, 8.000, la vita utile dell'unità viene raggiunta dopo 7/8 anni di esercizio.

7.2. Segnalazione criticità

Di fatto, in svariati contesti, dopo 7/8 anni di esercizio di un'unità esistente che accede al meccanismo dei CB secondo DM 5 settembre 2011, questa risulta a fine vita o comunque soggetta ad un'importante revisione dei componenti principali.

Di seguito le casistiche per cui richiediamo un chiarimento in merito ai possibili scenari progettuali valutabili:

- A. eseguire una nuova costruzione di una nuova unità all'interno dello stesso sito dell'esistente e localizzata nella stessa posizione dell'unità esistente che viene rimossa: non è chiaro se possibile applicare la definizione di “nuova costruzione” ed accedere o meno al meccanismo incentivante spettante in tale contesto;
- B. eseguire una nuova costruzione di una nuova unità all'interno dello stesso sito dell'esistente e localizzata in posizione distinta rispetto all'unità esistente, che può essere o meno rimossa: non è chiaro se si possa applicare la definizione di “nuova costruzione” ed accedere o meno al meccanismo incentivante spettante in tale contesto;
- C. eseguire una nuova costruzione di una nuova unità all'interno dello stesso sito dell'esistente e localizzata in posizione distinta rispetto all'unità esistente con aumento di potenza giustificato da aumento del fabbisogno energetico dello stabilimento: non è chiaro se si possa applicare la definizione di “nuova costruzione” ed accedere o meno al meccanismo incentivante spettante in tale contesto;
- D. eseguire una nuova costruzione di una nuova unità all'interno dello stesso sito dell'esistente e localizzata in posizione distinta rispetto all'unità esistente con aumento di potenza in assenza di

aumento del fabbisogno energetico dello stabilimento: non è chiaro se si possa applicare la definizione di “nuova costruzione” ed accedere o meno al meccanismo incentivante spettante in tale contesto.

7.3. Suggerimenti

Chiediamo di esplicitare, per i casi indicati ai punti precedenti, all’interno di FAQ o Linee Guida la corretta prassi da seguire nei differenti contesti oltre ad individuare il limite tecnico della “nuova costruzione” (la nuova costruzione prevede quali necessari nuovi collegamenti elettrici interrati, nuova platea e nuovo allaccio gas?).

Proponiamo inoltre di prevedere la possibilità di risolvere anticipatamente la convenzione in essere al fine di abilitare l’operatore a realizzare un intervento di sostituzione dell’unità che possa accedere ad un nuovo periodo di incentivazione senza attendere i 12 anni dall’entrata in esercizio dell’unità precedente. Quanto sopra al fine di favorire il rinnovo e l’efficientamento del parco produttivo nel caso di nuove esigenze dello stabilimento, miglioramento tecnologico, obsolescenza o guasto dell’unità precedentemente installata.

8. MODIFICHE DELL’ASSETTO IMPIANTISTICO

8.1. Situazione attuale

La Guida alla Cogenerazione ad Alto Rendimento CAR nell’aggiornamento di marzo 2018 cita nel capitolo 2.8 Modifiche dell’assetto impiantistico:

“Nel caso in cui uno dei componenti dell’unità sia soggetto a un guasto di gravità tale da doverne determinare la sostituzione temporanea o definitiva, ai fini dell’accesso al meccanismo di sostegno nel caso di lettere b) e c) dell’art.2 del DM 5 settembre 2011, si verifica quanto segue:

- *in caso di sostituzione definitiva, questa dovrà essere effettuata esclusivamente con un componente nuovo, pena la decadenza dell’incentivo a partire dal momento della sostituzione;*
- *in caso di sostituzione temporanea, l’accesso al meccanismo di sostegno è consentito solo se questa viene eseguita con un componente nuovo.”*

La Guida alla Cogenerazione ad Alto Rendimento CAR nell’aggiornamento di dicembre 2019 cita allo stesso capitolo:

“Per le unità di cogenerazione, che già percepiscono i benefici previsti dal DM 5 settembre 2011 in qualità di “nuova unità” o “rifacimento”, è ammessa la sostituzione di uno o più componenti con componenti non nuovi nei seguenti casi:

- *manutenzione ordinaria prevista dal piano di manutenzione a lungo termine dell’impianto;*
- *manutenzione straordinaria e/o guasto.*

La data di decorrenza dell’incentivo e la durata dello stesso rimangono invariati.”

8.2. Segnalazione criticità

Non è chiara/esplicitata la possibilità di sostituire il componente principale danneggiato o a fine vita con un componente nuovo o non nuovo.

8.3. Suggerimenti

Richiediamo di esplicitare la possibilità di sostituire il componente principale danneggiato o a fine vita con un componente nuovo modificando il testo come di seguito:

“Per le unità di cogenerazione, che già percepiscono i benefici previsti dal DM 5 settembre 2011 in qualità di “nuova unità” o “rifacimento”, è ammessa la sostituzione di uno o più componenti con componenti nuovi o non nuovi nei seguenti casi:

- *manutenzione ordinaria prevista dal piano di manutenzione a lungo termine dell'impianto;*
- *manutenzione straordinaria e/o guasto.*

9. UTILIZZO DI COMPONENTI NUOVI

9.1. Situazione attuale

Il DM 05/09/2011 che regola il regime di sostegno per impianti qualificati CAR prevede all'art. 1 che i benefici economici (CB-CAR) siano riconosciuti “alle unità di cogenerazione entrate in esercizio come nuove unità di cogenerazione ovvero come rifacimento di unità esistenti”.

9.2. Segnalazione criticità

Nel corso del tempo, il GSE, soggetto demandato alla verifica e al riconoscimento della qualifica CAR e degli eventuali CB-CAR spettanti, ha interpretato in maniera restrittiva tale articolo, introducendo il concetto di “*componenti nuovi*”, almeno a livello di macrocomponenti, come condizione *sine qua non* per accedere ai CB-CAR. Con questa dicitura, sono formalmente esclusi dalla possibilità di riconoscimento dell'incentivo anche unità di nuova realizzazione che utilizzano componenti “di giro” o–riportati a nuovo/rigenerati, componenti di impianti che sono stati fermati per chiusura dell'attività, dopo aver già lavorato in impianti non soggetti a incentivo.

9.3. Suggerimenti

Questo approccio mal si concilia con le basi dell'economia circolare, in quanto sono privilegiati sempre componenti completamente nuovi di fabbrica, escludendo le possibilità di riciclo. Diversamente, l'accesso al regime di sostegno potrebbe essere garantito anche a unità che utilizzano componenti già usati in precedenza in altri siti, a condizione che questi non siano già stati oggetto di incentivi.

10. NUOVO IMPIANTO SU PLATEE ESISTENTI IN RELAZIONE A CAR/TEE

10.1. Situazione attuale

L'art. 2, comma 1, lettera C) del DM 5 Settembre 2011 definisce nuova unità di cogenerazione “un’unità di cogenerazione entrata in esercizio, a seguito di nuova costruzione, dopo la data di entrata in vigore del Decreto legislativo 20/2007”.

10.2. Criticità

Non vengono specificati i limiti dell'unità di cogenerazione. Sembra che il GSE non consideri nuova costruzione, ai fini della qualifica CAR e della richiesta dei TEE, un impianto di cogenerazione completamente nuovo (dotato di nuova autorizzazione e di nuovo CENSIMP) installato su platee esistenti, utilizzate in precedenza per un altro impianto di cogenerazione. Sembra quindi che il GSE consideri parte dell'unità di cogenerazione anche le platee in calcestruzzo (opere edili) sulle quali viene posata l'unità.

10.3. Suggerimenti

Chiediamo di chiarire meglio e/o smentire tale indicazione, tenendo conto che i basamenti, realizzati con opere edili, servono per una corretta installazione dell'unità, ma non sono parte dell'unità di cogenerazione.

11. CAR, TEE E DECRETO RILANCIO (DL. 34 2020, ART. 41 COMMA 2)

11.1. Situazione attuale

Il DM 5 settembre 2011 prevede che la decorrenza dell'incentivo sia il 1° Gennaio dell'anno solare successivo alla data di entrata in esercizio dell'unità di cogenerazione e la durata del periodo di incentivazione sia di 10 anni.

L'art. 41 comma 2 del DL 34/2020 “Rilancio” permette l'anticipo dell'inizio del periodo di rendicontazione alla data di entrata in esercizio per i nuovi impianti, che secondo la previgente normativa vigente avrebbero dovuto attendere il 1° gennaio dell'anno successivo. La normativa fa riferimento alle unità di cogenerazione entrate in esercizio dal 1° gennaio 2019.

11.2. Criticità

La novità introdotta all'art. 41 comma 2 del DL Rilancio non è esplicitata nello specchio riassuntivo o nelle FAQ presenti sul sito del GSE, nelle quali sembra che tale possibilità sia valida solo per gli impianti entrati in esercizio nel 2019 (e non per quelli degli anni successivi).

Inoltre, non è chiaro se la presentazione della richiesta “CAR a preventivo” debba essere fatta entro il 31/12 dell'anno in cui la macchina entra in esercizio oppure se, alla luce dei cambiamenti introdotti dal DL Rilancio, sarà definita una scadenza di tipo diverso.

11.3. Suggerimenti

Chiediamo di definire la durata e l'applicabilità del provvedimento indicato all'art. 41 comma 2 del DL Rilancio e di precisare quanto indicato al punto 2 sopra riportato.

Chiediamo inoltre di confermare che il provvedimento sarà valido anche per gli impianti che entreranno in esercizio negli anni successivi al 2019.

12. CUMULABILITÀ DELL'INCENTIVO

12.1. Situazione attuale

Il DM 05/09/2011 prevede la cumulabilità dei CB-CAR con: fondi di garanzia, fondi di rotazione, incentivi pubblici in conto capitale (fino al 40% del costo dell'investimento) e la detassazione del reddito di impresa degli investimenti in macchinari e apparecchiature.

12.2. Segnalazione criticità

Dal 2011 alcune forme di incentivazione sono mutate: ad esempio la forma di incentivo fiscale per gli investimenti in beni strumentali basata sulla detassazione del reddito di impresa è stata modificata, con la Legge di Bilancio per l'anno finanziario 2020, in credito di imposta.

12.3. Suggerimenti

Chiediamo di ripristinare la cumulabilità tra CB-CAR e il credito d'imposta finalizzato all'acquisto di macchinari e apparecchiature.

13. VERIFICHE CAR

13.1. Situazione attuale

Non è previsto esplicitamente dalla normativa il termine per la realizzazione delle attività d'ispezione e controllo da parte del GSE.

13.2. Segnalazione criticità

Gli Operatori non conoscono il termine per la custodia di dati e documenti.

13.3. Suggerimenti

Per le unità CAR che accedono al regime di sostegno dei CB-CAR, riteniamo opportuno prevedere esplicitamente un termine oltre l'ultimo anno d'incentivazione entro il quale le stesse possano essere sottoposte ad attività di verifica e controllo, in un'ottica di razionalizzazione della documentazione d'impianto.

14. RIFACIMENTI

14.1. Situazione attuale

L'attuale impostazione normativa, nonché la conseguente declinazione operativa utilizzata dal GSE, risulta penalizzante per gli interventi di rifacimento che, invece, andrebbero favoriti laddove possano garantire un beneficio ambientale per il sistema (i.e. utilizzo di tecnologie e processi più efficienti) con il contenimento dei costi dell'intervento.

Inoltre, merita attenzione il fatto che attualmente molti degli impianti di piccola e micro-cogenerazione entrati in esercizio in concomitanza con le disposizioni normative di cui al DM 4 agosto 2011 e DM 5 settembre 2011 stanno giungendo alla fine del loro primo ciclo di vita, e per questi i gestori prevedono interventi di manutenzione straordinarie importanti (cosiddette “Major Overhaul”) in accordo con le ditte fornitrici dei componenti. Poiché nei prossimi anni questa tipologia di intervento sarà molto ricorrente, risulta molto importante definire con maggior chiarezza il concetto di “rifacimento”.

14.2. Segnalazione criticità

La normativa vigente prevede due punti fermi in merito alla casistica di “rifacimento”: la sostituzione dei componenti non prima di 12 anni, e la sostituzione di almeno 2 macrocomponenti su 3. Nella realtà ogni impianto possiede diverse peculiarità e spesso il suo funzionamento mal si concilia con “paletti” posti dalla normativa, come quelli sopra citati: ad esempio, molte unità possono raggiungere il fine ciclo di vita entro 12 anni, specie quelle che marcano per molte ore l’anno. In questo caso la necessaria sostituzione di anche un solo componente prima dei 12 anni potrebbe comportare il decadimento dei requisiti per l’accesso al riconoscimento CAR, non potendo considerarsi l’intervento né come nuova installazione né come “rifacimento”.

Il coefficiente di armonizzazione K, presente nel calcolo dei Certificati Bianchi ($CB = RISP * 0,086 * K$) è imposto uguale a 1 nel caso in cui si tratti di rifacimento di impianto. Questo parametro non aiuta nell’incentivare una maggior efficienza nel caso in cui si volessero rinnovare impianti vecchi, anche perché deve essere utilizzato questo valore indipendentemente dalla potenza installata.

14.3. Suggerimenti

È necessario assicurare un’interpretazione univoca e maggiormente in linea con lo spirito del regime d’incentivazione per gli interventi in grado di migliorare le *performance* energetico - ambientali dell’impianto.

A questo proposito, proponiamo di definire delle condizioni di “rifacimento” in linea con la reale operatività degli impianti, intervenendo maggiormente sugli aspetti amministrativi piuttosto che su quelli di configurazione dell’impianto, soggetti già a maggiori vincoli.

Andrebbe chiarito che l’intervento di rifacimento che interessa un impianto posizionato sul sito esistente (e che, ad esempio, sfrutta i camini esistenti) ha diritto al riconoscimento dei CB-CAR.

Inoltre, meritano particolare attenzione i sistemi più complessi, come i cicli combinati, costituiti da una pluralità di componenti anche di diversa tecnologia (turbina a gas, turbina a vapore, generatore di vapore, alternatori). In questo caso è opportuno meglio classificare i componenti oggetto di “rifacimento”, in numero e tipologia.

Quando un’unità di produzione cogenerativa è costituita da una pluralità di componenti di diversa tipologia, turbina a gas e turbina a vapore, si considera “rifacimento” l’intervento tecnologico, realizzato dopo l’entrata in vigore del decreto legislativo 20/2007 su una unità di produzione in esercizio da almeno dodici

anni, di sostituzione di uno o più componenti delle tipologie turbina a gas o turbina a vapore con componenti nuovi.

Se la potenza dei nuovi componenti è pari o superiore al 45% della potenza dell'unità prima dell'intervento, il coefficiente di armonizzazione K definito all'art. 4 comma 1 del DM 5 set 2011 è posto pari a 1, se è inferiore al 45% è posto pari a:

- 0,90 se la potenza dei nuovi componenti è maggiore o uguale al 35%;
- 0,70 se la potenza dei nuovi componenti è maggiore o uguale al 25%;
- 0,50 se la potenza dei nuovi componenti è maggiore o uguale al 15%;
- 0,15 se la potenza dei nuovi componenti è inferiore al 15%.

Inoltre, nel caso di conversione in cogenerazione di un impianto termoelettrico solo elettrico, si ritiene necessario definire un periodo minimo, antecedente all'intervento, in cui l'impianto sia stato esercito in assetto non cogenerativo. Si propone a tal fine di fissare un periodo massimo di 3 anni in cui l'impianto non abbia operato in regime cogenerativo al fine di permettere l'accesso al meccanismo di supporto per gli impianti che passano da una produzione solo elettrica ad un assetto cogenerativo.

Infine, sarebbe utile esplicitare vari esempi di rifacimenti di impianto e/o una sezione di domande e risposte dedicate a cui fare riferimento. I rifacimenti racchiudono molteplici opzioni e forse sarebbe di aiuto garantire un supporto pre-rifacimento dell'impianto oltre alla sola richiesta preliminare per capire in modo ottimale quale possa essere la nuova configurazione dell'impianto e quindi il confine dell'unità di cogenerazione.

15. TERMOVALORIZZAZIONE

15.1. Situazione attuale

Il rendimento medio convenzionale del parco di produzione elettrica italiano, η_{ERIF} , presente nella formula del calcolo del RISP per l'ottenimento dei Certificati Bianchi, è assunto pari a 0,46. Tale valore è corretto in funzione della tensione di allacciamento, della quantità di energia consumata in loco e della quantità di energia esportata verso la rete secondo le modalità di calcolo riportate nell'Allegato IV al "Regolamento Delegato (UE) 2015/2402 della Commissione del 12 ottobre 2015".

15.2. Segnalazione criticità

Se si calcola il RISP per un termovalorizzatore, è difficile che questo sia positivo dato che il rendimento medio convenzionale del parco di produzione elettrica differisce di molto rispetto al rendimento per i termovalorizzatori, decisamente inferiore rispetto ad una normale centrale elettrica.

15.3. Suggerimenti

Sarebbe apprezzabile tenere in considerazione la valorizzazione dell'energia da un inceneritore aggiungendo un rendimento per i termovalorizzatori a cui fare riferimento per il calcolo del RISP.

Inoltre, proponiamo di estendere la possibilità di ottenere i certificati bianchi anche agli impianti che godono dell'incentivo sulla produzione elettrica. Dato l'*upgrade* dell'impianto per la produzione di calore che corrisponde a un maggior efficientamento, sarebbe corretto estendere l'incentivo anche sulla parte del calore prodotto.

16. SVILUPPO TELERISCALDAMENTO EFFICIENTE

16.1. Situazione attuale

Per le unità cogenerative abbinate a impianti di teleriscaldamento l'accesso ai CB CAR valorizzati all'attuale prezzo di mercato, costituisce un imprescindibile elemento reddituale e un consistente stimolo alla realizzazione di nuove iniziative.

L'articolo 19-decies della Legge 4/12/2017, n. 172 demanda al MiSE la fissazione dei criteri e della modalità di accesso al regime di sostegno CAR per interventi di sviluppo di rete di teleriscaldamento che incrementino la producibilità termica o che consentano il raggiungimento di configurazioni di teleriscaldamento efficiente.¹

16.2. Segnalazione criticità

La previsione avrebbe dovuto essere pubblicata entro marzo 2018 ma, ad oggi, non ha avuto seguito.

Come noto il ricorso alla generazione centralizzata del calore e alla sua successiva distribuzione attraverso reti di teleriscaldamento può favorire l'abbattimento delle emissioni inquinanti a livello locale, grazie alla sostituzione di numerose fonti emissive (le caldaie), il cui controllo può essere difficoltoso e costoso, con poche unità di generazione su cui è relativamente agevole installare sistemi di abbattimento e monitorare le emissioni.

Allo stato attuale per il teleriscaldamento, nonostante gli indubbi benefici ambientali, non sono previsti sistemi di incentivazione, ad eccezione del DM CAR nella sola configurazione di sviluppo di rete integrato ad un intervento rilevante sulla parte impiantistica (nuovo impianto o rifacimento).

Il DM 5 settembre 2011, infatti, è nato in un contesto normativo e tecnologico diverso da quello attuale: le statistiche sullo sviluppo del settore mostrano, con riferimento al passato recente, che la quota maggioritaria degli investimenti nello sviluppo del teleriscaldamento si concentra nello sviluppo delle reti esistenti, attraverso graduali processi di crescita e ottimizzazione della capacità di generazione, della rete e dell'utenza connessa.

¹ *Gli interventi su unità di cogenerazione che non rientrano nella definizione di rifacimento ai sensi dell'art. 2, comma 1, lettera b), del DM 5/9/2011, ma che comportano un incremento della producibilità termica finalizzato al mantenimento o raggiungimento di un assetto di sistema di teleriscaldamento efficiente ai sensi dell'art. 2, comma 2, lettera tt), del d. lgs. 4/7/2014, n. 102, e che si abbinano ad un'estensione della rete in termini di aumento della capacità di trasporto, accedono al regime di sostegno di cui all'art. 6, commi 1 e 2, del d. lgs 8/2/2007, n. 20, secondo i valori di rendimento fissati nel regolamento delegato (Ue) 2015/2402 della Commissione, del 12/10/2015. Il Ministro dello sviluppo economico definisce criteri e modalità di accesso al regime di sostegno con apposito decreto da emanare entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.*

16.3. Suggerimenti

Esortiamo a dar seguito a quanto previsto dalla Legge 4 dicembre 2017, n. 172 in materia d'interventi di sviluppo di rete da impianti cogenerativi ad alto rendimento.

La previsione normativa dovrebbe prevedere una definizione d'intervento di "sviluppo di rete efficiente" tale da includere uno o più interventi che consentono un incremento della producibilità termica per alimentare la rete di teleriscaldamento e un aumento della capacità di trasporto della rete.

L'incentivo dovrebbe essere modulato in funzione della tipologia d'intervento/i realizzato/i e dell'incremento di capacità e producibilità anche tenendo conto dei coefficienti di cui al Regolamento UE 2015/2402 all'interno della formula di cui al comma 4.1.

Gli interventi che consentono un incremento della producibilità termica dovrebbero comprendere la sostituzione di uno dei componenti principali delle unità di cogenerazione elencati all'art. 2, comma 1, lettera b), del DM 5/9/2011, e/o interventi su caldaie asservite a unità cogenerative che comportano incremento della generazione di vapore, e/o spillamenti di calore, e/o aggiunta o potenziamento della capacità primaria di scambio termico.

All'interno degli interventi ammessi per la verifica dell'incremento della capacità di trasporto della rete dovrebbero essere inseriti la posa e il potenziamento della rete primaria, la realizzazione/ammodernamento dei sistemi di pompaggio, l'installazione di sistemi di accumulo termico sulla rete di teleriscaldamento che permettano lo sfruttamento ottimale della produzione della/e unità di cogenerazione del sistema, nonché la realizzazione di estensioni di rete o di nuovi allacciamenti che consentano di incrementare l'energia termica erogata dalle unità cogenerative oggetto di rifacimento.

Infine, sottolineiamo come in un contesto di sistemi a rete in espansione, la casistica di nuove realizzazioni che in qualche modo, anche marginale, si integrano con sistemi esistenti sia assai frequente. Per non compromettere la sostenibilità economica dei relativi investimenti, occorre estendere la durata dei 15 anni dei CB CAR anche alle estensioni di sistemi di teleriscaldamento esistenti che comportino la contestuale realizzazione di nuove centrali CAR.

17. INTEGRAZIONE ASSETTO SOCIETARIO

17.1. Situazione attuale

La definizione di rete di teleriscaldamento contenuta alla lettera f) del comma 1 dell'Articolo 2 del DM 5 set. 2011 prevede, come condizione necessaria per l'ottenimento del regime di sostegno, che la rete sia nella proprietà o nella disponibilità del proprietario dell'impianto di cogenerazione.

17.2. Criticità

La previsione in oggetto è un fattore limitante per la realizzazione d'interventi di sviluppo d'impianti cogenerativi con abbinata rete di teleriscaldamento in quanto, soprattutto nel caso di sistemi o reti

complesse in ambito urbano o extraurbano, è frequente che rete e impianto siano nella disponibilità di soggetti diversi ancorché all'interno del medesimo gruppo societario. A tal proposito non esistono previsioni legislative né regolatorie che inficiano la validità di un tale assetto.

Si pensi al caso in cui, pur all'interno dello stesso gruppo societario e all'interno dello sviluppo dello stesso investimento, l'asset cogenerativo venga realizzato e detenuto dalla società ALFA la quale vende calore alla società BETA che realizza la rete e trasporta e vende il calore alle utenze: la separazione societaria, pur all'interno della stessa corporate, pur non avendo effetti sul bilancio energetico e non inficiando i risparmi energetici, impedisce l'accesso ai CB CAR.

17.3. Suggerimenti

Integrare la definizione di cui all'articolo 2, comma 1, lettera f) del DM 5 settembre 2011 specificando "di società appartenente al medesimo gruppo societario dell'operatore o altro gruppo societario ancorché vi siano degli accordi per la cessione del calore per tutta la durata del periodo di incentivazione".

18. CALCOLO DEI RENDIMENTI DI CONFRONTO AI FINI DELLA DETERMINAZIONE DELLA CAR

18.1. Situazione attuale

I chiarimenti operativi sulla cogenerazione ad alto rendimento di gennaio 2020, a pag. 27 dispongono che l'energia del combustibile entrante nelle unità di cogenerazione che recuperano anche il calore latente dai fumi devono essere calcolati utilizzando il P.C.S. del combustibile con ciò ponendosi in contrasto con quanto previsto dai DM 4 agosto e 5 settembre 2011 che indicano di fare in ogni caso riferimento al P.C.I.

Calcolando il rendimento termico CHP H η di una macchina a condensazione sul P.C.S. l'indice PES (indice delle performance energetiche come da formula di cui punto 3. dell'Allegato III al DM 4 agosto 2011) risultante è inferiore a quello di un'analogha macchina privata dello scambiatore in cui si verifica lo sfruttamento del calore latente nei fumi.

$$PES = \left(1 - \frac{1}{\frac{CHP H\eta}{Ref H\eta} + \frac{CHP E\eta}{Ref E\eta}} \right) \times 100 \%$$

Si osservi inoltre che la presenza o meno di scambiatori aggiuntivi che recuperino parte del calore latente presente nei fumi non ha alcuna influenza, effetto o relazione con la generazione elettrica dell'unità cogenerativa. Tuttavia, la prassi attualmente adottata dal GSE e implicitamente indicata nei chiarimenti operativi sopra richiamati prevede di calcolare anche il rendimento elettrico della macchina CHP E η utilizzando al denominatore l'energia entrante riferita al P.C.S. del combustibile; operando in tal modo si

va a ridurre arbitrariamente il rendimento elettrico dell'unità del 9,5% (nel caso più frequente di macchine alimentate a gas naturale), con ulteriore sensibile riduzione dell'indice PES

18.2. Criticità

Se si calcola l'energia entrante nelle unità utilizzando il P.C.S. del combustibile in luogo del P.C.I. per le unità a condensazione, allora per tali unità anche i rendimenti di confronto Ref H η e Ref E η devono tassativamente essere calcolati sul P.C.S. ai fini del calcolo dei parametri richiesti dai DM 4 agosto e 5 settembre del 2011. Altrimenti il calcolo è chiaramente incongruente e ne consegue che le performances energetiche della macchina più efficiente (indice PES) risultano addirittura inferiori a quelle della analoga macchina privata dello scambiatore aggiuntivo per lo sfruttamento del calore latente nei fumi.

Se poi il GSE utilizzasse – come pare intenzionato - anche per il calcolo dei CB (formula per la determinazione di RISP come da DM 5 settembre 2011, Art. 4) il P.C.S. per la determinazione di F_{CHP} , continuando però ad adottare dei η_{ERif} e η_{TRif} determinati sulla base del P.C.I., si opererebbe in tal modo una riduzione arbitraria

$$RISP = \frac{E_{CHP}}{\eta_{ERif}} + \frac{H_{CHP}}{\eta_{TRif}} - F_{CHP}$$

del numero di certificati cui l'impianto ha diritto, che risulterebbero sensibilmente inferiori ad identica macchina priva dei sistemi di recupero del calore latente nei fumi. Questo ovviamente è in contrasto con le finalità dei DM applicativi del D.Lgs. n. 8 del 20 feb 2007, che rappresenta il recepimento di una direttiva per incentivare una maggiore efficienza.

18.3. Suggerimenti

È da evitare una distorsione tale per cui alle macchine più efficienti viene attribuito un rendimento globale inferiore e un incentivo sensibilmente ridotto, stravolgendo il fine del quadro normativo esistente. A questo proposito, riteniamo necessaria la massima aderenza al dettato del DM 5 settembre 2011, in cui l'energia del combustibile è valutata convenzionalmente e in ogni caso al PCI. Alternativamente, per mantenere omogenea la base di calcolo per le unità a condensazione anche i rendimenti di confronto η_{ERif} , η_{TRif} , Ref H η e Ref E η potrebbero essere determinati sul P.C.S. ai fini del calcolo dei parametri richiesti dai DM 4 agosto e 5 settembre del 2011.

19. ACCESSO ALLA CAR PER MICRO-COGENERATORI A CELLE A COMBUSTIBILE

19.1. Situazione attuale

L'iter autorizzativo propedeutico all'inquadramento degli impianti cogenerativi come SSP-B richiede l'ottenimento della qualifica CAR, secondo quanto stabilito dal GSE. Così, la procedura funzionale alla connessione, obbliga i sistemi cogenerativi a svolgere adempimenti decisamente gravosi.

19.2. Criticità

Nel caso dei micro-cogeneratori, si rileva che lo svolgimento delle pratiche funzionali all'ottenimento e alla conferma negli anni della qualifica CAR risulta eccessivamente complesso e oneroso rispetto alla limitata potenza nominale e al costo della tecnologia.

Entrando più nel dettaglio, preme sottolineare che:

1. Micro Cogeneratori a Motore Endotermico:

- sono sviluppati e progettati per operare in priorità Termica, attraverso un funzionamento continuo delle unità, prive di dissipazioni, modulazioni del carico e rampe di accensione/spengimento;
- a copertura del base load, le unità permettono contemporaneamente di riqualificare i servizi termici dell'utenza e di produrre energia elettrica a copertura dei servizi attivi. Un'apertura al meccanismo dell'autoconsumo collettivo permetterebbe, in particolar modo nel settore civile, di valorizzare al meglio la produzione elettrica, che riduce - a livello locale - l'impegno sulla rete nazionale ed offre un'ulteriore opzione di flessibilità della stessa;
- le elevate prestazioni medie stagionali permettono alle unità di operare sempre nella condizione di alto rendimento, garantendo valori di PES positivi;

2. Micro Cogenerazione a Celle a Combustibile:

- la complessità degli adempimenti risulta ancor meno giustificata da ragioni tecnico/economiche, in quanto i micro-cogeneratori fuel cell ottengono una valorizzazione da SSP minima e non richiedono CB, alternativi e non cumulabili con le detrazioni fiscali, quali Ecobonus 65-110.
- sono pensati ed ingegnerizzati per massimizzare la produzione elettrica, operando con un profilo di produzione costante; così, producono energia elettrica in modo completamente indipendente dai consumi termici dell'utenza;
- la valorizzazione dell'energia non autoconsumata ma ritirata dal GSE copre a malapena i costi di approvvigionamento del metano, senza provvedere alcun beneficio economico al cliente finale: tutte le installazioni sono fatte per massimizzare l'autoconsumo dell'energia prodotta, riducendo al minimo la quantità di energia immessa in rete;
- sono sistemi caratterizzati da un'efficienza elettrica molto alta e sono di fatto in assetto cogenerativo ad alto rendimento in qualsiasi condizione operativa (PES>0).

19.3. Suggerimenti

Considerando le specificità della micro-cogenerazione, occorre prevedere una soluzione alternativa per facilitare l'ottenimento della qualifica CAR.

20. SEMPLIFICAZIONI PROCEDURE PER IMPIANTI DI MICROCOGENERAZIONE RESIDENZIALI E TERZIARI

20.1. Situazione attuale

L'attuale scenario legislativo, per un impianto di Micro Cogenerazione ad Alto Rendimento, prevede la necessità di aprire un'Officina Elettrica e di determinare l'energia assorbita attraverso opportuni misuratori fiscali, installati su una linea dedicata all'unità sopra citata. In tal caso, sarà possibile per l'operatore procedere con il pagamento delle accise sull'energia elettrica prodotta in modo forfettario, attraverso un canone annuo; per quanto riguarda invece il combustibile, per l'operatore sarà possibile richiedere la corretta imputazione delle accise previste, in conformità con quanto indicato nel TUA e nella Legge n. 136 del 17/12/2018.

20.2. Criticità

Tale procedura introduce una serie di limitazioni che ostacolano la diffusione della tecnologia e che introducono dei costi aggiuntivi, non commisurati al valore economico dei risparmi generati.

Inoltre, l'elevata complessità burocratica e le limitazioni introdotte dalla richiesta (facoltativa) della specifica applicazione dell'accisa per la produzione di energia elettrica da cogenerazione, si configurano come un ulteriore elemento penalizzante al quale spesso consegue un aggravio di costi o (scenario peggiore), la mancata vendita.

20.3. Suggerimenti

Occorre snellire le procedure sopra descritte introducendo efficaci semplificazioni a sostegno degli impianti civili residenziali e terziari.

Proponiamo pertanto di permettere agli esercenti officine costituite da impianti di microcogenerazione di corrispondere l'accisa mediante una forfettizzazione, rinviando a un decreto ministeriale del Ministero dell'Economia e Finanze per le modalità operative. In particolare:

- Nel Testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, approvato con il decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, all'articolo 55, comma 5, dopo il terzo periodo aggiungere il seguente: "Per gli impianti di generazione combinata di energia elettrica e calore utile, aventi potenza elettrica non superiore a 50 kW, anche non dotati di misuratori dell'energia elettrica prodotta, le accise dovute sui quantitativi di combustibili impiegati e sull'energia elettrica prodotta dal medesimo impianto di generazione combinata possono essere determinate in maniera forfettaria, secondo le modalità che verranno stabilite da apposito decreto del Ministero dell'economia e delle finanze."
- Con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze da emanare entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le modalità attuative delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alla determinazione forfettaria dell'accisa dovuta sui quantitativi di combustibili impiegati e sull'energia elettrica prodotta dal medesimo impianto di generazione combinata e alle modalità e i tempi di avvio dell'impianto. Le disposizioni di cui al comma 1 ed il decreto di cui al presente comma non devono comportare minori entrate a carico del bilancio dello Stato.

21. ADEGUAMENTO DELL'ASSEGNAZIONE DI TEE PER LA COGENERAZIONE AD ALTO RENDIMENTO

21.1. Situazione attuale

Il vigente regime di sostegno per la cogenerazione ad alto rendimento prevede che l'assegnazione di Titoli di Efficienza Energetica agli impianti dipenda da un coefficiente di armonizzazione K differenziato per 5 classi di potenza elettrica, partendo da impianti fino a 1 MWe per arrivare a impianti di potenza superiore a 100 MWe. Tale coefficiente dovrebbe avere lo scopo di valorizzare l'apporto del calore cogenerato, di solito più rilevante al diminuire della potenza dell'impianto.

21.2. Criticità

Essendo la classe più piccola prevista costituita da impianti fino a 1 MWe, la micro-cogenerazione ad alto rendimento si ritrova a ricevere il medesimo trattamento di impianti cogenerativi molto più grandi, non vedendo sufficientemente riconosciuta sul piano economico la sua principale vocazione, che è quella di fornire anche calore in modo efficiente.

21.3. Suggerimenti

Proponiamo di introdurre valori K differenziati per taglia e tecnologia al fine di garantire un beneficio economico comparabile con quello conseguibile con altri strumenti di sostegno.

Al decreto del Ministero dello sviluppo economico 5 settembre 2011 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 218 del 19 settembre 2011 apportare le seguenti modificazioni:

a. all'art. 4 comma 1, ultimo periodo, dopo le parole "K è un coefficiente di armonizzazione posto pari a" aggiungere i seguenti periodi:

- 6,5 per le quote di potenza fino a 6 kWe con tecnologia a celle a combustibile;
- 2,4 per le quote di potenza fino a 6 kWe;
- 2,0 per le quote di potenza superiori a 6 kWe e fino a 20 kWe;
- 1,8 per le quote di potenza superiori a 20 kWe e fino a 50 kWe;

b. conseguentemente, all'art. 4 comma 1 ultimo periodo, sostituire le parole "1,4 per le quote di potenza fino a 1 MWe" con le parole "1,4 per le quote di potenza superiore a 50 kWe e fino a 1 MWe".

22. ACCESSO ALLE COMUNITÀ ENERGETICHE/AUTOCONSUMO COLLETTIVO PER LA MICRO COGENERAZIONE AD ALTO RENDIMENTO

22.1. Situazione attuale

Nelle more del recepimento delle direttive europee Rinnovabili (2018/2001) e Mercato Elettrico (2019/944), l'Italia ha introdotto un regime provvisorio per gli schemi di Autoconsumo Collettivo e per le Comunità Energetiche con l'art. 42bis del Decreto-legge 162/19 (cd. decreto Milleproroghe). Tale regime esclude la

partecipazione degli impianti CAR, potendo applicarsi solo a impianti rinnovabili di potenza non superiore a 200 kW entrati in esercizio dal 1° marzo 2020 al 31 agosto 2021.

Il regime introdotto dal decreto Milleproroghe è stato successivamente definito dalla delibera 318/2020/R/EEL del 4 agosto di Arera, che ha stabilito il quadro regolatorio e le componenti tariffarie oggetto di restituzione, e dal Decreto Attuativo del Ministero dello Sviluppo Economico del 16 settembre, che ha stabilito le tariffe incentivanti e le relative modalità di accesso. Potendosi muovere solo all'interno del perimetro definito dall'art. 42bis del decreto Milleproroghe, entrambi gli atti hanno confermato l'esclusione della CAR dal regime transitorio.

22.2. Criticità

L'impossibilità per gli impianti CAR di realizzare forme di autoconsumo collettivo e di comunità energetiche, pur attualmente solo nelle more del recepimento delle direttive europee Rinnovabili e Mercato Elettrico, ostacola la diffusione di una tecnologia dall'elevato potenziale di miglioramento energetico ed ambientale del patrimonio edilizio esistente che può inoltre contribuire, in ragione della sua programmabilità, alla stabilità della rete.

In particolare, viene a mancare un importante driver per la sostituzione degli impianti di riscaldamento residenziale obsoleti, che in Italia hanno un impatto altamente negativo sulla qualità dell'aria. In molti complessi condominiali, infatti, i sistemi di emissione presenti non risultano compatibili con gli impianti di produzione termica a bassa temperatura come le pompe di calore elettriche. In questi stessi edifici, l'impossibilità per un impianto CAR di fornire elettricità a più utenze limita la fattibilità economica dell'investimento. Il risultato è che in queste situazioni l'impianto di generazione termica tradizionale non viene sostituito, né con le pompe di calore elettriche, perché non compatibili, né con l'impianto CAR, a causa del vincolo imposto dalla possibilità di alimentare un unico contatore.

22.3. Suggerimenti

Proponiamo di includere tra i benefici riconosciuti per gli impianti CAR anche la possibilità, non cumulabile con il meccanismo dei Certificati Bianchi e dello Scambio Sul Posto, di realizzare forme di autoconsumo collettivo e di comunità energetiche secondo lo stesso quadro regolatorio già previsto per gli impianti rinnovabili. Si ritiene inoltre che gli impianti CAR debbano poter accedere al medesimo regime di restituzione degli oneri tariffari e di incentivazione sull'energia elettrica condivisa previsto per gli impianti rinnovabili.



Elettricità Futura è la principale associazione delle imprese elettriche che operano nel settore dell'energia elettrica in Italia. Rappresenta e tutela produttori di energia elettrica da fonti rinnovabili e da fonti convenzionali, trader, distributori, venditori e fornitori di servizi, al fine di contribuire a creare le basi per un mercato elettrico efficiente e per rispondere alle sfide del futuro.

www.elettricitafutura.it | info@elettricitafutura.it

