



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

A.C. 2416

Roma, 4 giugno 2025

La memoria reca osservazioni agli articoli 1 e 13.

### **Art. 1**

#### **Disposizioni urgenti per l'avvio delle cantierizzazioni relative al collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria**

L'articolo in oggetto, modificando l'art. 2 del decreto-legge 35/2023 convertito con modifiche in legge n. 58/2023, fissa formalmente il costo della realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina creando da un lato il presupposto di riferimento per una rivalutazione e da un altro cercando di sanare la procedura sin qui seguita che ha omesso la necessaria gara d'appalto per la costruzione dell'opera.

#### **1. *I requisiti di necessità ed urgenza per cantierare un'opera ancora priva di progettazione esecutiva e sottoposta a prescrizioni.***

Stando a quanto dichiarato dai proponenti il provvedimento, cioè dal Governo il provvedimento si giustificerebbe in relazione a:

- la straordinaria necessità e urgenza di garantire la tempestiva operatività della società Stretto di Messina S.p.A. e di assicurare il rispetto del cronoprogramma relativo alla realizzazione del collegamento stabile tra la Regione Siciliana e la Regione Calabria;
- la straordinaria necessità e urgenza di favorire l'accelerazione degli investimenti e delle infrastrutture attraverso la semplificazione delle procedure in materia di contratti pubblici, operando senza pregiudizio per i presidi di legalità;
- la straordinaria necessità e urgenza di emanare disposizioni finalizzate ad accelerare e semplificare la realizzazione di opere infrastrutturali strategiche, indifferibili e urgenti, anche nell'ottica di favorire il potenziamento delle reti autostradali e di una maggiore efficienza dei rapporti concessori in essere.

In via generale e preliminare si esprime un profondo dubbio sui richiamati requisiti di straordinaria necessità ed urgenza. Il Governo vuole accelerare l'apertura dei cantieri e la richiamata urgenza ha un contenuto più politico che operativo dal momento che ad oggi:

- il progetto non è neppure stato approvato nella sua fase definitiva e manca del tutto la progettazione esecutiva
- le 62 prescrizioni di cui al parere n. 19/2024 della Commissione VIA VAS devono in buona parte essere ottemperate prima della fase esecutiva e molte di queste richiedono espressamente analisi ed approfondimenti di almeno un anno.

## **2. La determinazione del costo sulla base di un parametro discutibile se non sbagliato**

L'art.1 ridetermina il costo dell'opera nell'ambito del nuovo piano economico finanziario della concessione tra il ministero delle infrastrutture dei trasporti e la società stretto di Messina e modifica l'art. 2 del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 maggio 2023, n. 58, al comma 8, lettera c), numero 5), così disponendo le parole: «*nei limiti del quale*» sono sostituite dalle seguenti: «*rideterminati ai sensi del comma 8-bis, sulla base del costo dell'opera indicato nell'Allegato II della Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza 2012, nel limite del quale*».

L'art.2 del DL n.35/23 aveva già autorizzato i Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze a stipulare con la società concessionaria Stretto di Messina e i relativi soci un accordo di programma per la definizione dei rispettivi impegni di natura amministrativa e finanziaria e per tali finalità. Il comma 8 ha autorizzato il ministero delle infrastrutture dei trasporti a sottoscrivere con la società concessionaria uno più atti aggiuntivi della convenzione di concessione che disciplinano il nuovo PEF e nel quale sono individuati il costo complessivo dell'opera e le singole voci di spesa. Ad oggi non si ha conoscenza del primo, l'accordo di programma, né i secondi, cioè l'atto aggiuntivo. Ciò nonostante, ovvero malgrado la mancanza di completa conoscenza dei rapporti tra Società di Ministeri e i Ministeri soci, si procede con le disposizione di cui a l'art.1 che quindi si presenta quantomeno come norma *anomala*, sia nella parte in cui richiama ragioni di efficienza del rapporto concessorio risalente al 30.12 2003 (che non risulta modificato o integrato), sia nella parte in cui individua per determinare il costo dell'opera pubblica un valore contenuto in un documento politico meramente programmatico.

Nella relazione di accompagnamento il Governo dichiara che le nuove disposizioni si rendono necessaria per fornire un'indicazione univoca in merito al valore del contratto, prendendo come punto di partenza l'ultimo valore aggiornato a febbraio 2012 prima della caducazione col DL 179/2012 e quindi come assumendo come riferimento la Nota di Aggiornamento del Documento di Economia e Finanze (NADEF) che a sua volta si basava su quanto approvato dal consiglio di amministrazione di Società di Messina che stimava il costo dell'opera in 8549,9 milioni di euro.

La NADEF ha una natura giuridica complessa, a metà tra un atto di indirizzo politico-economico e un atto di natura sostanzialmente programmatoria e propedeutica alla successiva fase legislativa. Non ha forza di legge in sé, ma è un documento di estrema rilevanza nell'iter di formazione della legge di bilancio in quanto orienta e vincola la successiva azione legislativa, garantendo la coerenza tra gli obiettivi di finanza pubblica e le politiche economiche del Governo, anche in relazione agli impegni europei. Ha inoltre un'efficacia a breve termine, cioè fino all'approvazione della legge di bilancio per l'anno successivo, e a medio tempore solo per le proiezioni pluriennali di bilancio macroeconomiche per i tre anni successivi all'anno di riferimento.

Il riferimento economico assunto come riferimento, avendo dunque per sua natura *un valore meramente programmatico è quanto meno improprio*.

Il WWF ha più volte motivato il perché ad oggi nessuno possa dire con chiarezza quale sia il reale costo che lo Stato dovrà affrontare per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, le cifre fin qui prodotte sono sottostimate e sono state appositamente tarate per eludere la procedura di gara che altrimenti sarebbe stata obbligatori ai sensi della Direttiva Appalti 2014/24/UE e del cosiddetto Codice Appalti all'art. 120 DLgs 36/2023. Il costo attualmente stimato in via indicativa e a totale carico della finanza pubblica deve tenere conto degli interventi conseguenti alle analisi ancora da ultimare così come indicate da decine di prescrizioni dal parere della Commissione Via n. 19/2024 e, soprattutto, non tiene conto delle risultanze dei test "da fatica" dei cavi e delle selle che dovrebbero reggere l'impalcato del Ponte, test esplicitamente indicati dagli stessi progettisti dell'opera che purtroppo anziché essere stati realizzati nella fase del progetto definitivo, così come ogni logica porterebbe a dire, sono stati rinviati alla fase progettuale esecutiva. Inoltre, è da ritenere che i costi delle compensazioni di cui al recente parere n. 72/2025 della Commissione VIA VAS inevitabilmente avranno un andamento crescente in relazione ai necessari adattamenti futuri da realizzarsi a seguito dei monitoraggi prescritti; tale certezza deriva dal fatto che dette compensazioni sono

state tarate su elementi analitici sottostimati sia perché alcune delle analisi necessarie ad una loro quantificazione non sono state ultimate in quanto prescritte come annuali dalla stessa Commissione VIA VAS, sia perché i risultati dichiarati attesi sono da ritenersi ottimistici e se dunque correttamente monitorati comporteranno integrazioni e correttivi degli interventi.

Non è questa la sede per entrare negli aspetti tecnici di dettaglio sopra accennati, ma il dato certo è che il Governo non essendo nelle condizioni di stimare compiutamente il costo dell'opera lo fa fare al Parlamento in modo virtuale utilizzando ancora una volta la decretazione d'urgenza e prendendo come riferimento costi indicativi tutt'altro che consolidati.

### **3. I costi stimati dell'opera che non avevano convinto il Governo Monti vengono ora presi come riferimento per aggirare le norme sugli appalti**

Il valore preso quale riferimento dall'art. 1 del DL 73/2012 e quello del febbraio 2012, determinato a seguito dell'approvazione dal Consiglio di Amministrazione di Stretto di Messina S.p.A. del luglio 2011 in relazione all'allora progetto definitivo dell'Opera, come ricordato nella stessa relazione illustrativa del DL, è antecedente alla caducazione operata con il DL 179/2012 convertito in L. 221/2012 del quale però si omette di ricordare le motivazioni. Le disposizioni del Governo Monti evidenziavano come l'opera fosse priva di un piano finanziario e quindi come il costo fosse assolutamente incerto: *“entro sessanta giorni dalla stipula dell'atto aggiuntivo la società Stretto di Messina S.p.A. presenta al CIPE, ai fini di un primo esame in linea tecnica del progetto definitivo dell'opera, unitamente agli elaborati tecnici nonché ai necessari pareri e autorizzazioni, i piani economico-finanziari accompagnati da una completa e dettagliata analisi dell'intervento che attesti la sostenibilità dell'investimento, con riguardo sia alle condizioni praticate nel mercato dei capitali sia alle varie ipotesi di finanziamento pubblico”*: questa documentazione non è mai stata trasmessa nei termini richiesti semplicemente perché non era disponibile in quanto una serie di approfondimenti (anche tecnici) erano ancora in corso e gli aspetti economico finanziari che all'epoca prevedevano una partecipazione dei privati non hanno dato esito positivo. Il Ponte ed i relativi atti sono stati dunque “caducati” non perché il Governo Monti ha deciso di cassarli, ma perché la Società Stretto di Messina non è stata in grado di rispettare le prescrizioni ed i termini posti per proseguire nella realizzazione dell'opera. Il Governo Meloni risolve la questione ponendo interamente l'opera a carico della finanza pubblica, superando le incertezze progettuali attraverso un rinvio degli approfondimenti alla fase progettuale esecutiva autorizzando la cantierizzazione per stralci esecutivi. In questo quadro è evidente che l'approvazione dell'art. 1 del DL 71/2025 fa sì che sia il Parlamento a risolvere solo sul piano formale elementi di incertezza allo stato attualmente ancora non definiti.

Come noto, il decreto-legge 35/2023 convertito con modifiche in legge n. 58/2023 ha “blindato” la scelta progettuale dal general contractor Eurolink risolvendo in questo modo anche la caducazione del contratto tra la Società di Messina SpA e lo stesso General Contractor avvenuta a seguito della mancata stipula entro il primo marzo 2013 del previsto Atto aggiuntivo, ex art. 34-decies del già citato DL 179/2012. Se il Governo è però oggi costretto ad integrare le norme del DL 35/2023 evidentemente le cose non sono “tutto a posto” - così come sin qui dichiarate, e la cristallizzazione dei costi dell'opera risulta funzionale a garantire l'affidamento ad Eurolink evitando una nuova gara poiché il costo dei lavori per la sua realizzazione non supererebbe il 50% di quelli già precedentemente assegnati e riportati in essere proprio dal DL 35/2023 con l'impegno alla risoluzione del contenzioso pendente nonostante il Tribunale delle Imprese di Roma, con sentenza n.22386/2018, abbia ritenuto legittima la caducazione di tutti i contratti connessi alla Società di Messina SpA proprio in forza del sopra citato art. 34 -decies, DL 179/2012. Le nuove disposizioni dunque intendono rafforzare il contesto formale costruito dal Governo Meloni per eludere l'applicazione dell'art. 72 della Direttiva sugli appalti pubblici n. 2014/24/UE, recepita dal D.lgs. 50/2016 e quindi nel D.lgs. 36/2023, che imporrebbe una nuova gara qualora il costo dell'opera fosse superiore del 50% a quello precedentemente riconosciuto.

#### **4. Ruolo della Società di Messina SpA**

Ulteriore elemento di criticità è costituito dall'alterazione della concessione attraverso il conferimento alla trasformata Società di Messina in società in house di tutte le opere propedeutiche, preliminari, compensative per il valore economico rideterminato.

Occorre ricordare che la concessione tra il ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società a stretto di Messina, datata 30 dicembre 2003, stabiliva il costo dell'opera in 4684,3 milioni di lire come da progetto preliminare approvato con delibera Cipe n. 66 del 1.8.2003.

La concessione ha fatto seguito alla preventiva sottoscrizione dell'accordo di programma, in data 27 novembre 2003 (allegato D alla concessione) con il ministero dell'economia e finanze, la regione Calabria, la regione Sicilia, RFI e Anas. Il ministero delle infrastrutture dei trasporti mediante la struttura tecnica di emissione ha evidenziato (art.3,4,5, pag.6 accordo - 69 del documento) *la necessità di eseguire talune opere viarie e ferroviarie di competenza di Anas e di RFI propedeutiche ed indispensabili ai fini della costruzione delle opere o opere, ovvero funzionali all'inserimento dell'opera stessa nella rete dei trasporti nazionali che costituiscono presupposti imprescindibili per il raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario.*

Gran parte delle opere ritenute propedeutiche non sono state, ad oggi dopo 22 anni, eseguite.

Nella Relazione di accompagnamento il Governo assume che la novella è necessaria in quanto volta a garantire la coerenza del processo di aggiornamento del costo complessivo dell'opera sulla base di quanto indicato nei documenti di finanza pubblica e quindi nei limiti delle risorse disponibili. Nella relazione si ribadisce che il costo complessivo dell'opera pari a 13,5 miliardi di euro riguarda il valore complessivo del progetto come risulta dal quadro economico e non è riferito esclusivamente al contratto con il contraente generale e con gli altri affidatari. Nel medesimo documento è indicata la previsione di 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie.

È altresì precisato che la crescita del valore dell'investimento da 8,5 miliardi del 2011 a 13,5 miliardi del 2023 è dovuto all'aumento dei prezzi dell'energia dei materiali di costruzione, fenomeno che è interessato a tutti i progetti infrastrutturali. Insomma, le opere propedeutiche necessarie che dovevano essere realizzate da Anas ed Rfi sono attribuite a Società di Messina.

Per questo aspetto l'art.1 del DL 73/2025 contrasta con l'art. 4, comma 4, D.lgs. 175/2016 che limita per le società in house la possibilità di svolgere attività diverse da quelle strettamente connesse al perseguimento delle finalità istituzionali degli enti pubblici soci. Sono requisiti essenziali per l'affidamento "in house" l'Attività Prevalente e l'Assenza di Partecipazione Privata. L'affidamento diretto si giustifica in quanto la Pubblica Amministrazione intende avvalersi di uno strumento considerato "interno" e non c'è, quindi, spazio per un ampio ricorso al mercato da parte della stessa "in house".

Ora va ricordato a tale proposito che per "attività prevalente" si intende che la società "in house" deve svolgere la parte più importante della propria attività (almeno l'80% del fatturato) con l'ente o gli enti pubblici che la controllano o la affidano. Questo limite è fondamentale per evitare che la società operi sul mercato in regime di concorrenza con gli operatori privati, beneficiando di un affidamento diretto. L'obiettivo è circoscrivere l'operato della società "in house" all'ambito di auto-organizzazione della pubblica amministrazione. In particolare la società "in house" che riceve la concessione non può subaffidare o subconcedere a terzi la parte più importante dell'opera o del servizio. Eventuali subappalti o sub concessioni devono essere limitati, di modesta entità e, in ogni caso, devono rispettare le procedure di evidenza pubblica previste dal Codice dei Contratti Pubblici, con la società "in house" che agisce come stazione appaltante.

Nel caso di Società di Messina i contratti già stipulati per la costruzione dell'opera (Eurolink e Parson) incorrono nel divieto e non potrebbero essere riattivati.

La modifica concessione, attraverso la rideterminazione del costo e l'accentramento dell'opera ad SdM, comporta un cambiamento che "altera considerevolmente la struttura del contratto o dell'accordo quadro e l'operazione economica sottesa". (Art. 72, paragrafo 4, della Direttiva 2014/24/UE). Una modifica che sposta rischi significativi

dall'appaltatore all'amministrazione pubblica, o viceversa, senza un nuovo processo competitivo, altera fondamentalmente la natura del contratto.

La Corte di Giustizia dell'Unione Europea già nella sentenza del 19 giugno 2008 (causa C-454/06), fondamentale in materia di modifiche sostanziali, ha chiarito che sono "sostanziali" tutte quelle modifiche coincidenti con un inserimento di nuove condizioni in fase d'esecuzione dell'appalto, che, se fossero state introdotte fin dall'iniziale procedura d'aggiudicazione, avrebbero consentito l'ammissione di "offerenti diversi" rispetto a quelli inizialmente ammessi ovvero avrebbero consentito di accettare "un'offerta diversa" rispetto a quella inizialmente accettata.

La Corte di Giustizia dell'Unione Europea, con la sentenza del 7 dicembre 2023 (Cause riunite C-441/22 e C-443/22), ha ribadito che una modifica è sostanziale quando "muta sostanzialmente la natura del contratto o dell'accordo quadro rispetto a quello inizialmente concluso" e quando "dimostra l'intenzione delle parti di rinegoziare elementi essenziali o condizioni del contratto in questione". La CGUE ha precisato che l'intenzione di rinegoziare può essere dedotta anche da elementi diversi da un accordo scritto esplicito. Le Modifiche, inoltre, non sono dovute a circostanze impreviste e imprevedibili che non alterino la natura generale del contratto e rispettino limiti di valore. tali circostanze devono essere realmente imprevedibili al momento dell'indizione della gara.

## **5. In conclusione**

Per i suddetti motivi il WWF Italia ritiene la norma in oggetto non sia affatto priva di costi aggiuntivi per lo Stato perché pone esplicite premesse per determinarli con atti successivi della cui formale legittimità si vorrebbero creare i presupposti. Inoltre, il sistema virtuale dei costi per eludere l'applicazione degli obblighi derivanti dalla normativa appalti si ritiene non possa essere accettato.

A parere del WWF sarebbe del tutto opportuno che il Parlamento desse al Governo un segnale chiaro e di garanzia rispetto al Ponte sullo Stretto di Messina. Si ricorda a tale proposito che la nuova normativa di riferimento dell'opera è stata approvata con tre voti di fiducia:

- Conversione del decreto-legge n. 35/2023 (convertito in Legge n. 58 del 26 maggio 2023) che «resuscita» la Società Ponte sullo Stretto di Messina ed il progetto del Ponte a campata unica;
- Legge di Bilancio 2024 (L. 213/2013, art. 1, co. 272-275) con cui si stabilisce che oltre ai 370 milioni di aumento di capitale della Stretto di Messina S.p.A., 9 miliardi 312 milioni sono a carico dello Stato, 718 milioni provengono dai Fondi Sviluppo e Coesione, 1 miliardo 600 milioni di euro dai Fondi di Coesione di Sicilia e Calabria (in particolare 300 milioni dalla Regione Calabria e 1,3 miliardi dalla Regione siciliana
- Conversione del decreto-legge n. 89/2024 (convertito in legge n. 120 dell'8 agosto 2024) che consente la realizzazione dell'opera per "fasi costruttive" comportando così la fase realizzativa dell'opera senza un'unica completa progettazione esecutiva poiché ogni "fase costruttiva" avrà una sua specifica progettazione esecutiva che verrà ultimata in relazione alla progressione temporale dell'apertura dei cantieri

Al di là di ogni posizione favorevole o contraria all'opera, un'infrastruttura di questa portata e complessità, con un'incidenza sulle finanze pubbliche di questa entità non può essere cantierata con escamotage normativi che continuamente modificano ed adattano la normativa vigente negando i principi di garanzia che sono a presupposto di questa.

Si chiede pertanto che l'articolo sia soppresso o, in subordine, che si riformuli in modo coerente ed organico alla vigente normativa comunitaria e nazionale in tema di appalti.

## **Art. 13**

### **Disposizioni in materia di accelerazione degli investimenti nel settore delle energie rinnovabili**

A seguito dell'annullamento da parte del TAR Lazio del decreto aree idonee e della rilevante interpretazione giurisprudenziale fornita in merito alle aree non idonee, emerge con chiarezza la necessità di prendere atto, una volta per tutte, che il settore delle energie rinnovabili richiede con urgenza un quadro normativo stabile, coerente e chiaro. Le incertezze e i continui mutamenti regolatori stanno generando un effetto paralizzante: da un lato rallentano

significativamente i procedimenti autorizzativi, dall'altro disincentivano gli investimenti, sia nazionali sia esteri, allontanando risorse fondamentali per il raggiungimento degli obiettivi al 2030 in materia di energia rinnovabile.

La modifica introdotta dal decreto-legge in oggetto rappresenta, almeno in parte, un passo nella direzione corretta: ha il merito di portare al centro dell'attenzione il concetto di "aree di accelerazione", uno degli strumenti chiave previsti dalla Direttiva (UE) 2018/2001, come modificata dalla RED III. Tuttavia, tale intervento normativo si inserisce in un quadro già fortemente stratificato e frammentato, finendo per introdurre ulteriori elementi di incertezza interpretativa. In particolare, risulta ancora poco chiaro il rapporto tra le aree idonee individuate ex d.lgs. 199/2021 e le aree di accelerazione e, in questa prospettiva, desta preoccupazione la significativa incertezza giuridica alla quale sono esposti gli operatori del settore, nonché il potenziale incremento del contenzioso tra lo Stato e le Regioni. Prima ancora di procedere alla mappatura del territorio nazionale, sembra dunque necessario un chiarimento sulle definizioni stesse delle categorie di aree, sui loro rapporti e sulle specifiche competenze delle Regioni e degli enti locali, al fine di superare le numerose ambiguità interpretative che oggi ostacolano sia la pianificazione regionale sia le scelte degli operatori.

In relazione alla mappatura delle aree di accelerazione, se da un lato è certamente utile e auspicabile la definizione di criteri minimi inderogabili a livello nazionale – in grado di garantire omogeneità e tutela degli interessi sovregionali – dall'altro lato occorre evitare che tali soglie minime vengano interpretate dalle Regioni come un tetto anziché come una base di partenza. Il rischio concreto è che si assista a un appiattimento della pianificazione regionale, con scarsa attenzione alla reale disponibilità territoriale, alla potenzialità delle risorse rinnovabili locali e alle esigenze di sviluppo equilibrato del territorio.

A ciò si aggiunge una questione di trasparenza e accessibilità: le mappe del GSE relative alla Piattaforma aree idonee e alle aree di accelerazione sono state rese pubbliche solo di recente, senza essere precedute da un serio dibattito e rendendo di fatto impossibile una valutazione compiuta dei criteri e delle modalità con cui tali aree sono state individuate. Questo ritardo ha di fatto impedito un adeguato confronto pubblico e tecnico su un tema di fondamentale rilevanza per la transizione energetica del Paese, limitando di fatto il coinvolgimento della società civile. Un ultimo punto, ma non meno importante, riguarda dunque la partecipazione dei territori e degli enti locali alla pianificazione della diffusione delle rinnovabili. La transizione energetica richiede il coinvolgimento attivo delle comunità locali, elementi che oggi risultano gravemente sottovalutati. In assenza di processi partecipativi efficaci e trasparenti, che non possono essere ridotti alla sola valutazione ambientale strategica, il rischio è che aumenti la conflittualità a livello locale, generando ulteriore rallentamento degli interventi.

In sintesi, se l'obiettivo del recente intervento normativo era quello – condivisibile – di superare i limiti e le ambiguità del quadro regolatorio esistente, il risultato appare ancora parziale e insoddisfacente. Le mappe rese disponibili sono attualmente oggetto di studio, ma è difficile sostenere che il solo intervento del GSE possa bastare a sopperire alla confusione normativa, dirimere i conflitti emergenti o a risolvere le divergenze tra i diversi livelli istituzionali. La mancanza di una regia nazionale chiara e autorevole in materia di energia rinnovabile rischia ancora una volta di generare un mosaico disomogeneo, a discapito della certezza del diritto e della tempestività delle autorizzazioni.

La modifica introdotta dal decreto-legge, pur potendo segnalare un primo passo verso la razionalizzazione del sistema, continua a soffrire di una grave mancanza di chiarezza normativa e, soprattutto, non affronta in modo sistemico e strutturale il necessario punto di equilibrio tra le competenze dello Stato, delle Regioni e degli enti locali in materia di pianificazione del territorio per le rinnovabili. Senza una prospettiva sistemica che parta dagli obiettivi di decarbonizzazione e di autonomia energetica, e senza una definizione chiara e condivisa delle categorie di aree, sarà difficile immaginare un percorso lineare e tempestivo per la diffusione di energia rinnovabile in Italia.