



Proposta di Regolamento COM (2025) 524 final sul Target climatico 2040

Position Paper

Luglio 2025

Abstract

Confindustria esprime una valutazione complessiva fortemente negativa riguardo la Proposta di Regolamento COM (2025) 524 final della Commissione Europea, che definisce un target intermedio al 2040 di riduzione del 90% delle emissioni rispetto ai livelli del 1990. Tale obiettivo è considerato irrealizzabile e potenzialmente distruttivo, destinato a tradursi in una deindustrializzazione irreversibile dell'Europa anziché una decarbonizzazione.

Criticità Prioritarie:

Costi elevati e rischio di deindustrializzazione irreversibile: il target di riduzione del 90% in soli 15 anni, a fronte degli attuali costi e della limitata disponibilità delle tecnologie di decarbonizzazione, avrebbe impatti economici e sociali tali da mettere in forte tensione il modello di welfare europeo e la competitività delle imprese, portando a una deindustrializzazione irreversibile. La decarbonizzazione potrebbe trasformarsi in deindustrializzazione.

Mancanza di neutralità tecnologica e freno all'innovazione: l'UE non persegue la neutralità tecnologica, limitando il ricorso a molte soluzioni e tecnologie di decarbonizzazione. Un esempio emblematico è il settore dei trasporti, dove la commissione UE intende limitare l'applicazione dei "CO2 neutral fuels" ai soli e-fuels in purezza, escludendo biocarburanti, biogpl e biometano, tecnologie in cui l'Italia è leader. Ciò blocca gli investimenti e rischia la delocalizzazione industriale.

Imprevedibilità dello scenario tecnologico: fissare tappe intermedie così rigide ignora l'incertezza sulla disponibilità di risorse e le future innovazioni. La curva di apprendimento tecnologico dipende da fattori esterni imprevedibili come costi energetici, tecnologie emergenti, infrastrutture e tensioni geopolitiche.

Assenza di meccanismi efficaci contro il "carbon leakage" e concorrenza sleale: in assenza di meccanismi robusti contro il "carbon leakage", i costi industriali europei diventeranno insostenibilmente elevati. Il costo delle quote ets europee nel 2024 è circa **quattro volte superiore** rispetto ad altre aree geografiche, e le emissioni globali sono in crescita (+70% dal 1990), mentre l'ue-27 rappresenta solo il 6,5% di quelle globali. Questo divario indebolisce l'industria europea senza determinare effettive riduzioni delle emissioni a livello mondiale.

Squilibrio nella decarbonizzazione e uso dei proventi ETS: la maggior parte delle riduzioni di emissioni nei settori ETS è legata alla generazione elettrica, supportata da ingenti incentivi. Al contrario, la riduzione nei settori manifatturieri è minima (-23% tra 2013-2024 vs. -55% nella generazione elettrica) e ha ricevuto minori fondi per la decarbonizzazione. Inoltre, i proventi delle aste ETS sono quasi interamente a disposizione degli Stati membri e solo in piccola parte usati per misure dirette ai settori manifatturieri.

Impatti sui consumatori e difficoltà nel settore trasporti: i target di riduzione delle emissioni nei trasporti sono eccessivamente sfidanti. Le politiche europee, come la riduzione del 100% delle emissioni di CO₂ per auto e veicoli commerciali leggeri di nuova immatricolazione entro il 2035, basate su una metodologia parziale (tank-to-wheel), non sempre assicurano un'offerta di prodotti a costi adeguati alla capacità di spesa dei consumatori. Questo pone un onere sproporzionato sui produttori di veicoli, con penali significative.

Proposte di Confindustria

Confindustria propone un approccio più realistico e orientato alla competitività:

Obiettivi graduali e coerenti: gli obiettivi devono essere formulati in modo graduale, con strumenti coerenti con la realtà produttiva europea e basati su un realismo che valuti gli effetti concreti sul sistema produttivo e sociale.

Strategia premiale per l'innovazione: è fondamentale impostare una strategia premiale per chi investe seriamente nella riduzione della CO₂, offrendo significativi incentivi e lasciando all'impresa la sua strategia per ammortizzare i costi, anziché imporre obblighi che forzano gli equilibri di mercato.

Neutralità e pluralità tecnologica: un quadro regolatorio che premi l'innovazione senza predeterminare le tecnologie è essenziale. Si deve promuovere gli investimenti in una pluralità di tecnologie per la decarbonizzazione.

Inclusione di tutte le fonti "low-carbon": la strategia dell'UE dovrebbe favorire tutte le fonti low-carbon, inclusi i combustibili gassosi progressivamente decarbonizzati (idrogeno, biometano, biogpl in blending), valorizzando appieno la rete infrastrutturale esistente, non solo per l'industria ma anche per il settore residenziale.

Coordinamento politiche-infrastrutture: le politiche di trasformazione dei trasporti devono essere correlate con la reale fattibilità e i tempi di realizzazione delle infrastrutture di rifornimento e ricarica necessarie.

Revisione degli standard CO₂ e delle sanzioni: è urgente una revisione profonda dei regolamenti sugli standard CO₂ per i veicoli, eliminando le sanzioni che penalizzano l'industria, agendo anche sui veicoli pesanti.

1. LA COMUNICAZIONE 2024 SUI TARGET AL 2040

Il 6 febbraio 2024 è stata ufficialmente presentata la Comunicazione della Commissione europea sui target climatici per il 2040, intitolata "*Securing our future – Europe's 2040 climate target and path to climate neutrality by 2050 building a sustainable, just, and prosperous society.*" La Commissione europea si accinge a presentare una proposta legislativa per modificare la climate law al fine di inserire nuovi obiettivi di decarbonizzazione.

Per capire gli ambiti di intervento della nuova proposta legislativa occorre fare riferimento al contenuto della sopra menzionata Comunicazione, che prevedono:

1. **impegno dell'Unione Europea per il 2030 e oltre:** l'UE ribadisce il suo impegno a ridurre le emissioni di almeno il 55% entro il 2030, in linea con gli obiettivi climatici precedentemente stabiliti (Pacchetto Fit-for-55);
2. **raccomandazione del Consiglio Scientifico Europeo per i Cambiamenti Climatici (ESABCC):** il Consiglio Scientifico Europeo ha suggerito un obiettivo massimo di riduzione delle emissioni di gas serra del 90% entro il 2040, mettendo in luce l'urgenza di affrontare il cambiamento climatico. Questa raccomandazione è stata considerata come base di partenza per il processo decisionale successivo;
3. **obiettivo di riduzione delle emissioni al 2040:** la Comunicazione propone un obiettivo di riduzione delle emissioni di gas serra del 90% rispetto ai livelli del 1990. Questo obiettivo viene ritenuto fondamentale per mantenere gli impegni presi nell'ambito dell'Accordo di Parigi e della Legge Europea sul Clima;
4. **contributo di ogni settore all'obiettivo di decarbonizzazione:**
 - ✓ **Energia:** il target climatico al 2040 corrisponde con una pressoché totale decarbonizzazione della generazione elettrica nella seconda metà del decennio 2031-2040, o poco dopo tale data. Questo comporterà una trasformazione radicale verso fonti di energia a basse emissioni, come le energie rinnovabili e l'energia nucleare. Il consumo di combustibili fossili si ridurrà dell'80% entro il 2040 rispetto al 1990. Saranno necessarie politiche complementari per i consumatori residenziali e le industrie energivore. Il target di efficienza energetica al 2030 dovrà estendersi al 2040, richiedendo nuove politiche per incentivare l'energy performance contracting.
 - ✓ **Industria:** nel settore industriale, si prevede una riduzione dell'85% delle emissioni di CO₂ rispetto ai livelli del 2015 entro il 2040. Questo comporterà un cambiamento fondamentale nei processi produttivi industriali e un'adozione su larga scala di tecnologie a basse emissioni. Notevoli investimenti privati saranno necessari per realizzare questa transizione economica.

- ✓ **Trasporti:** le misure prese in base al Fit-for-55 consentiranno una riduzione delle emissioni del 70% entro il 2040 rispetto al 2015, mentre la quota di veicoli elettrici sul totale dei veicoli sarà del 60% (40% per i van e heavy-duty) entro il 2040.

2. LA PROPOSTA DI REGOLAMENTO 2025 PER I TARGET AL 2040

Il 2 luglio 2025 la Commissione UE ha pubblicato la Proposta di Regolamento COM (2025) 524 final, che aggiorna la Legge europea sul clima fissando un obiettivo vincolante di riduzione del 90% delle emissioni nette di gas a effetto serra entro il 2040 rispetto ai livelli del 1990.

L'impatto tecnico-scientifico del target scaturisce da un modello di bilancio carbonico che limita il cumulo emissivo fra il 2030 e il 2050 a 16 Gt CO₂eq. Alla luce dell'attuazione del pacchetto FF55, la valutazione dei Piani nazionali energia-clima rivisti mostra che l'UE è già proiettata a un -54% di riduzioni entro il 2030, avendo tagliato le emissioni del 37% nel 2023 a parità di crescita del PIL del 68%. Con questo nuovo obiettivo la Commissione vuole fornire un segnale di prevedibilità agli investitori nell'auspicio di acquistare una leadership tecnologica nel mercato globale delle tecnologie net-zero, stimato in circa 600 miliardi di euro l'anno al 2030.

Sul versante energetico il testo riconosce che tutte le soluzioni a zero o basso tenore di carbonio – rinnovabili, nucleare, efficienza, bioenergie, CCUS (anche DACCS, ossia cattura diretta dell'aria), geotermia e idroelettrico – dovranno concorrere a decarbonizzare un sistema che nel 2023 dipendeva ancora per oltre il 67% da fonti fossili.

Secondo la Commissione UE, l'Affordable Energy Action Plan, insieme alla Task-force per l'Unione dell'energia, dovrebbe ridurre la volatilità dei prezzi e a potenziare l'infrastruttura di rete: la Banca europea per gli investimenti offrirà contro-garanzie per ampliare la manifattura di componenti di rete e facilitare i Power Purchase Agreements, mentre una proposta di "Industrial Decarbonisation Accelerator Act" nel 2025 accelererà l'offerta di energia a basse emissioni per i settori hard-to-abate.

Le leve finanziarie su cui si fonda il piano sono il dispositivo per la ripresa e la resilienza, che mobilita complessivamente € 648 miliardi di cui in media il 42 % è destinato a misure verdi; l'EU ETS che dal 2013 ha generato oltre € 230 miliardi che dovrebbero essere reinvestiti per la transizione e il nuovo Fondo sociale per il clima che, a partire dal 2026, metterà a disposizione € 86,7 miliardi per sostenere famiglie vulnerabili nella transizione energetica e nei trasporti.

Per supportare l'industria in questo percorso la Commissione UE intende sfruttare il Clean Industrial Deal, che combina un quadro di Aiuti di Stato semplificato (in vigore dal 25 giugno 2025) con un pilota della futura Banca per la decarbonizzazione industriale: un'asta da € 1 miliardo, la prima tranche di un veicolo che nelle intenzioni della Commissione è destinato a mobilitare fino a 100 miliardi per la produzione di calore di processo a basse

emissioni. Si affiancano il piano d'azione per l'acciaio e i metalli – che assicura energia competitiva, previene la rilocalizzazione del carbonio e promuove la circolarità – e i dialoghi strategici settoriali, fra cui quello sull'Automotive che ha portato a una dilazione delle sanzioni degli standard di CO₂ per auto e furgoni a decorrere dal 2025, senza però intervenire in maniera strutturale.

La politica climatica post-2030 recepirà nuove forme di flessibilità: a partire dal 2036 sarà possibile conteggiare crediti internazionali di alta qualità fino al 3 % delle emissioni nette del 1990 (circa 140 Mt CO₂-eq) e integrare rimozioni permanenti di carbonio – bio-CCS e DACCS – nel sistema ETS per compensare i residui incompressibili dei settori più difficili.

Sul fronte del commercio internazionale, sono previsti interventi sul CBAM, il primo dei quali è stato introduzione di una soglia “de minimis” che esenta il 90% degli importatori riducendo gli oneri amministrativi, senza però affrontare le criticità del meccanismo, come il rischio di “carbon leakage” all'export, i potenziali aggiramenti e lo spostamento delle emissioni a valle lungo la catena del valore, che saranno trattati in successive revisioni.

Quanto alla fiscalità, una Raccomandazione sugli incentivi fiscali invita gli Stati membri a introdurre ammortamenti accelerati e crediti d'imposta per gli investimenti in tecnologie pulite.

3. OSSERVAZIONI CONFINDUSTRIA

Come anticipato in premessa, la valutazione complessiva del target al 2040 è fortemente negativa perché irraggiungibile. Non si tratta di definire un qualche alleggerimento nelle modalità o un ritardo nell'applicazione ma sulla necessità di rivedere la traiettoria e la destinazione finale per evitare di spostare altrove le emissioni prodotte dall'industria europea.

Gli sforzi dell'Unione Europea non stanno determinando effettive riduzioni delle emissioni globali in quanto le altre aree del mondo non stanno perseguendo lo stesso percorso di sostenibilità.

Infatti, **le emissioni mondiali sono in crescita del 70% dal 1990**, in linea con i trend dei consumi di energia. Mentre l'UE 27 registra una forte riduzione delle emissioni, prossima a 1/3, a fronte di consumi energetici in debole calo e beneficiando di interventi di efficienza energetica, conversione verso combustibili meno inquinanti e sviluppo delle rinnovabili, negli Usa si registra solo un debole calo (-6%) in presenza di consumi energetici in leggera crescita grazie al progressivo switching dal carbone al gas e in Cina una marcata crescita, di oltre 5 volte, superando l'incremento dei consumi energetici soddisfatti da un mix altamente emissivo trainato dal carbone.

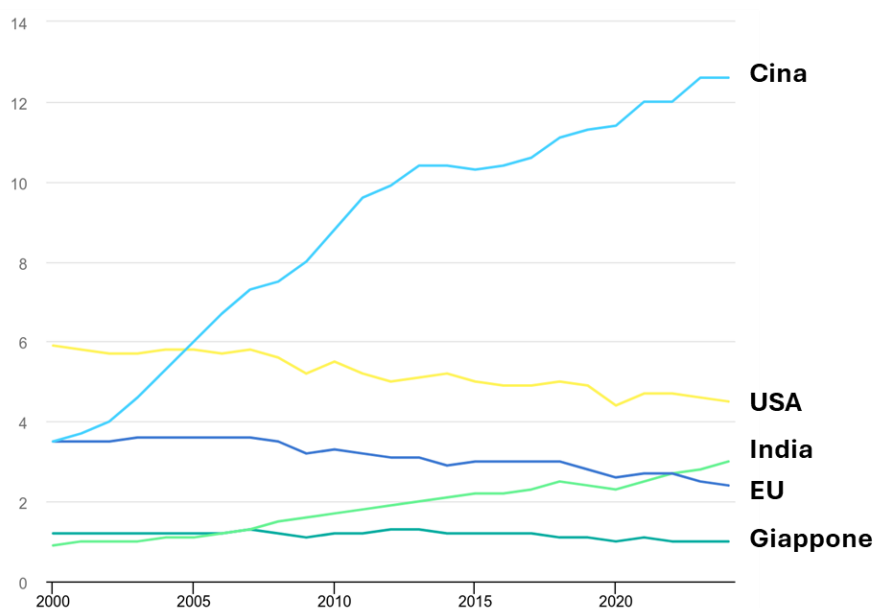


Figura 1. Emissioni di CO2 annue per Paese/Regione mondiale (Mld Ton). Fonte: IEA

Ad oggi **le emissioni annue europee rappresentano solo il 6,5% di quelle globali** e anche dal punto di vista delle emissioni storiche cumulate la grande crescita della Cina negli ultimi anni ha portato ad un sostanziale riequilibrio rispetto all'Unione Europea.

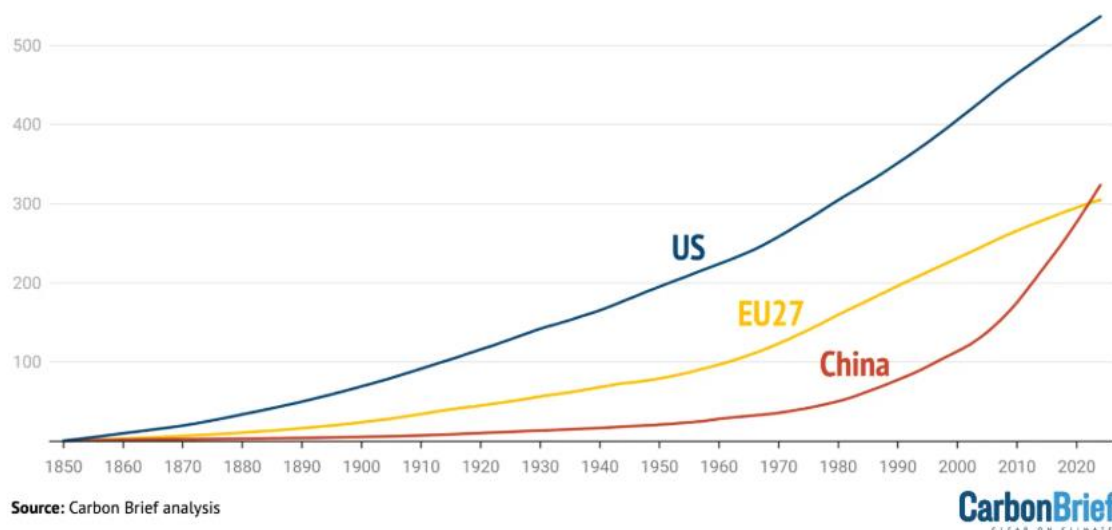


Figura 2. Emissioni di CO2 cumulate storiche dal 1850 al 2024 (Mld Ton). Fonte: Carbon Brief

Invece di perseguire approcci basati su obblighi e vincoli si potrebbe ipotizzare di impostare una **strategia premiale per chi investe seriamente nella riduzione della CO2**, cioè

inserire una premialità significativa per chi raggiunge certi traguardi di sostenibilità, lasciando all'impresa la sua strategia di come ammortizzare i costi. L'obbligo di adeguare gli impianti o i prodotti "entro la data convenuta" è una forzatura contro gli equilibri di mercato, che poi si presta a richieste di rinvio o variazione.

PRIME VALUTAZIONI: IMPATTO SULL'INDUSTRIA, SUI TRASPORTI E SULL'ECONOMIA

A. Industria

Il target di riduzione delle emissioni climalteranti europee proposto al 2040 (-90% rispetto al 1990) comporta il sostanziale azzeramento netto delle emissioni dei settori ETS entro tale data. **Questo target è irrealistico e insostenibile, sia sul piano tecnico che su quello economico.**

I **segnali già visibili di indebolimento dell'industria europea** – a fronte di politiche climatiche sempre più stringenti e per di più scarsamente coordinate a livello globale – sono la prima dimostrazione di obiettivi troppo ambiziosi e che non si fondano su solide basi e analisi della disponibilità di tecnologie, della loro efficacia e diffusione, con rischio di effetti sistemici devastanti.

Per i settori industriali tale obiettivo risulta impossibile da raggiungere anche a causa dell'assenza di meccanismi efficaci per ridurre il carbon leakage. In assenza di tali meccanismi i costi industriali diventeranno sempre più elevati e dovranno necessariamente essere compensati con strumenti di aiuto al momento inesistenti.

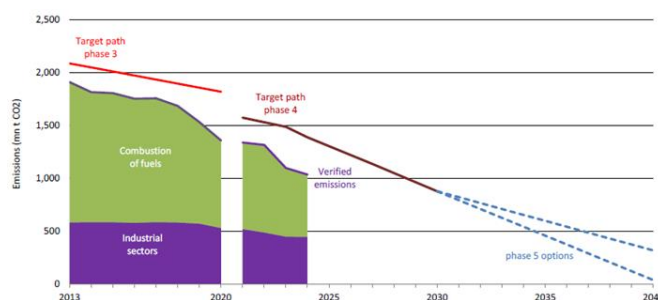


Figura 3. Possibili obiettivi a lungo termine per l'EU ETS dopo il 2030. Fonte: ERCST

A livello globale meno del 25% delle emissioni è soggetto ad un meccanismo di Carbon Pricing e questi meccanismi esistenti differiscono molto tra di loro e tra i diversi settori coinvolti. Fintanto che solo poche aree geografiche sono effettivamente coinvolte da sistemi di questo tipo, anche considerando le scelte politiche recenti degli Stati Uniti, saranno necessari misure efficaci per evitare il rischio di carbon leakage.

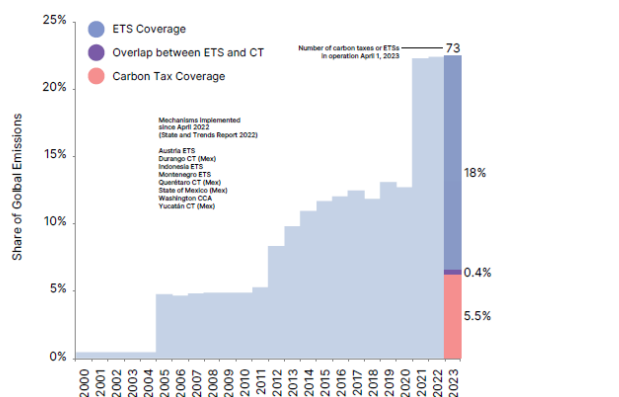


Figura 4. Quota delle emissioni GHG coperte da un sistema ETS o carbon tax

Mentre fino a prima della pandemia il costo delle emissioni europee era allineato con quello degli altri meccanismi, dal 2020 si è assistito al progressivo allargarsi del differenziale, portando il costo delle quote ETS europee a valere nel 2022 circa 6 volte quelle di altre aree geografiche e nel 2024 a stabilizzarsi su un valore di circa 4 volte le altre.

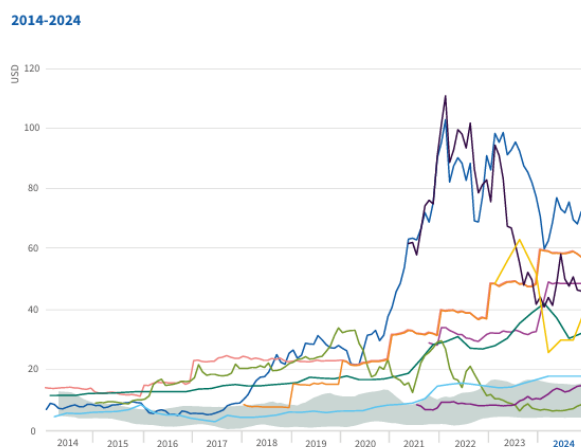


Figura 5. Prezzi delle quote di emissione a livello globale

Target così sfidanti come il -90% al 2040 presuppongono una analisi del funzionamento del meccanismo ETS europeo per comprendere la sua effettiva efficacia nel promuovere la riduzione delle emissioni.

Le emissioni dei settori ETS si sono complessivamente ridotte, del 44% fra il 2013 e il 2024, ma ciò non è sufficiente per affermare che il sistema abbia funzionato. Infatti, la maggioranza di queste riduzioni è legata alla generazione elettrica (-55%) la cui decarbonizzazione è

stata peraltro sostenuta attraverso altri strumenti in tutta l'Unione Europea, come gli incentivi alle fonti rinnovabili che hanno raggiunto un valore di circa € 170 Mld in Italia nel periodo 2005-2024.

La riduzione dei settori ETS è invece legata solo in minima parte agli impianti manifatturieri (-23% fra il 2013 e il 2024), ai quali sono stati erogati minori fondi ulteriori per la decarbonizzazione (esistono alcuni schemi a supporto dell'efficienza energetica e, solo in alcuni Paesi, meccanismi di *Carbon Contract For Difference*) nonostante il cambio dei processi produttivi sia di complessa attuazione.

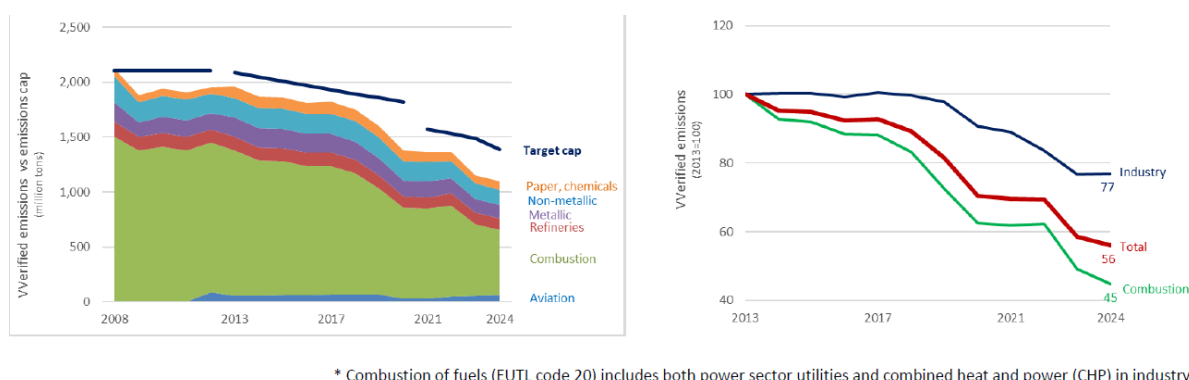


Figura 6. Emissioni verificate vs target cap e dinamica delle emissioni ETS nei settori industriali e della combustione per la produzione energetica. Fonte: ERCST

Inoltre, i settori manifatturieri europei hanno subito in molti casi una riduzione della produzione, che comporta automaticamente una riduzione delle emissioni climalteranti.

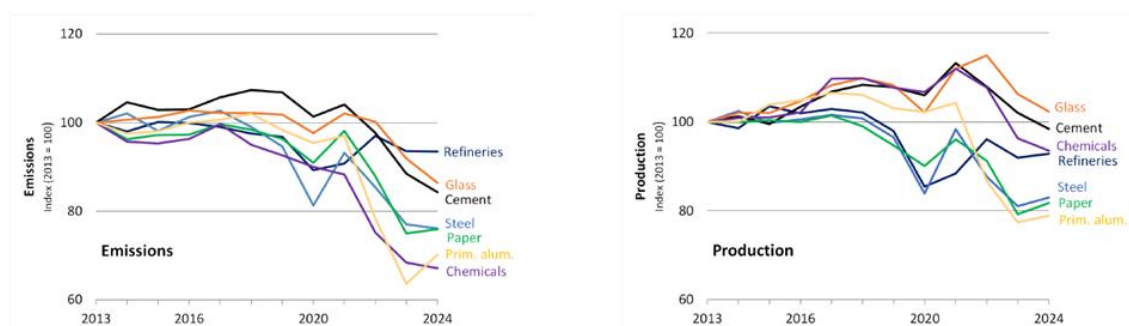


Figura 7. Intensità emissiva e di produzione. Fonte: ERCST

Da ultimo, si deve ragionare sull'impiego dei proventi delle aste ETS, che sono quasi interamente nella disponibilità degli Stati Membri e solo in piccola parte utilizzati per misure finalizzate a ridurre le emissioni dirette dei settori manifatturieri.

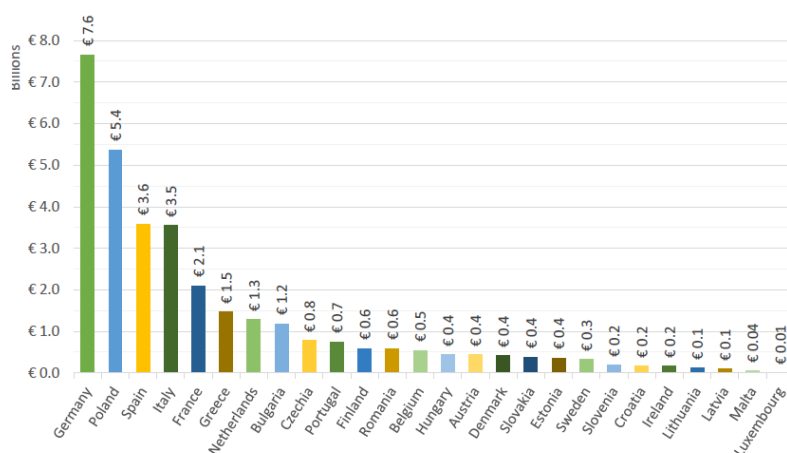


Figura 8. Proventi annuali dell'EU ETS per Stato membro (dati 2023). Fonte: ERCST

Un altro tema molto importante per l'industria è quello dell' **"adattamento al cambiamento climatico"**.

Come evidenziato da molte compagnie energetiche (es. ENEL), il cambiamento climatico sta portando a diversi malfunzionamenti e interruzioni elettriche sul territorio nazionale italiano, specie a causa degli eventi meteorologici estreme che sempre più spesso si verificano.

È chiaro che, se vogliamo limitare questi aspetti, dobbiamo ragionare in termini di incremento dei consumi (e quindi del fabbisogno elettrico e di macchinari per il raffrescamento) e in termini di resistenza delle attrezzature e della rete.

Ai macchinari di raffrescamento andrebbero anche aggiunti – ad esempio – quelli per la dissalazione e depurazione dell'acqua nelle aree in crisi (nel 2024 e 2025 l'emergenza idrica è iniziata già nei mesi di giugno) e le spese per il rifacimento di condotte e acquedotti (calcestruzzo, acciaio, infrastrutture, macchinari) e invasi di raccolta.

B. Trasporti

Il Target del -90% delle emissioni europee al 2040 determina una contrazione delle emissioni dei trasporti che risultano eccessivamente sfidanti. Attualmente le emissioni europee del settore dei trasporti sono pari a 468,5 MtonCO₂eq e ridurle del 70% rispetto al 2015 significherebbe arrivare a circa 126 MtonCO₂eq. Nei documenti della Commissione non appare affrontato l'effetto sui consumatori e sulle imprese della filiera dell'adozione di

target sempre più stringenti, che richiedono soluzioni non sempre in grado di assicurare un'offerta di prodotti a costi adeguati alla capacità di spesa dei consumatori.

Questa traiettoria è strettamente correlata alle scelte politiche europee sull'Automotive e, in particolare, sugli Standard CO₂ per i veicoli. Il Regolamento 851/2023 prevede una riduzione delle emissioni di CO₂ al 2035 delle auto e dei veicoli commerciali leggeri di nuova immatricolazione del 100% rispetto al 2021 e il Regolamento 2024/1610 prevede una riduzione delle emissioni di CO₂ per i nuovi veicoli pesanti del 45% entro il 2030, del 65% entro il 2035 e del 90% entro il 2040.

L'obbligo del rispetto dei target è in capo ai produttori di veicoli, che dovranno vendere un mix di mezzi con un livello emissivo conforme ai target annui stabiliti e sono previste penali di ammontare rilevante nel caso non riescano a rispettarli.

La metodologia di riferimento per il calcolo delle emissioni di questi Regolamenti è basata sulla rilevazione della CO₂ al tubo di scarico (c.d. *Tank-to-Wheel*) e non persegue un approccio basato sull'intera vita utile del carburante (c.d. *Well-to-Wheel*) - come avviene ad esempio nel caso della Direttiva sulla promozione delle Energie Rinnovabili (Direttiva 2413/2023) - o sulla vita del veicolo (c.d. *Life Cycle Assessment, LCA*).

Consideriamo la mobilità a zero emissioni allo scarico (ad es. elettrica e idrogeno) come una delle soluzioni che potranno contribuire sensibilmente alla transizione energetica, ma sarà necessaria una pluralità di tecnologie per poter effettivamente avere la possibilità di raggiungere sfidanti target ambientali nel ridotto orizzonte temporale previsto dalle leggi europee sul Clima.

Per questo non consideriamo opportuna l'applicazione di un sostanziale bando alla vendita dei motori a combustione interna data dal combinato disposto di obiettivi stringenti e metodologia di rilevazione parziale. Peraltro, promuovere gli investimenti nella produzione di tutte le alternative tecnologiche è una leva per abilitare la decarbonizzazione anche degli altri settori del trasporto, aviazione e marittimo.

Nei regolamenti è stata inserita la possibilità per la Commissione di valutare una metodologia che permetta l'immatricolazione di veicoli con motore a combustione interna dopo il 2035 purché utilizzino esclusivamente "*CO₂ neutral fuels*". La definizione di "*CO₂ neutral fuels*" non è stata però chiarita ma la Commissione UE ha mostrato l'intenzione di limitare il campo di applicazione ai soli *e-fuels* utilizzati in purezza, con il rischio di escludere biocarburanti/bioGPL/biometano in purezza, disabilitando così alcune tecnologie di cui l'Italia è leader con proprie filiere produttive, logistiche e distributive.

Anche il recente documento di consultazione diffusa dalla Commissione europea per la revisione del Regolamento sopra citato – seppur appare ispirato alla necessità di tenere insieme gli aspetti ambientali con quelli sociali ed industriali – dà aperture solo all'inclusione degli *e-fuels* ed alle motorizzazioni plug-in, continuando in una linea non coerente con la necessità di raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione, non includendo la nozione di "*carbon neutral fuels*" e quindi continuando ad escludere i biocarburanti liquidi e gassosi.

Come noto, l'Italia si è astenuta al momento della votazione del Regolamento sulle auto, non ritenendolo evidentemente in linea con la propria strategia di transizione energetica e trasformazione dell'economia.

Confindustria riconosce la necessità di porre attenzione alla sostenibilità ambientale ma ritiene che gli obiettivi europei debbano essere strutturati sulla base della effettiva disponibilità di tecnologie per la transizione e perseguiti attraverso un **approccio neutrale dal punto di vista tecnologico**.

Il 5 marzo 2025 la Commissione europea ha presentato il Piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo (Comunicazione COM (2025) 95) redatto a seguito di un dialogo con gli *stakeholders* del settore avvenuto tra fine gennaio e inizio marzo 2025. Su scala continentale, l'industria automobilistica dà lavoro a 12,9 milioni di europei (l'8,3 % di tutta l'occupazione manifatturiera) e contribuisce per oltre il 7 % al PIL dell'Unione. Il settore garantisce ai bilanci pubblici circa € 392,2 Mld/anno in imposte dirette e indirette, vanta un surplus commerciale di € 101,9 Mld e investe € 59,1 Mld/anno in ricerca e sviluppo, oltre il 30 % della spesa privata europea in R&S.

Il Piano, ideato e redatto di concerto con la Bussola della competitività e con il Clean Industrial Deal, definisce e preannuncia delle azioni in cinque aree chiave: 1) innovazione e digitalizzazione, 2) mobilità sostenibile, 3) competitività e resilienza della catena di approvvigionamento, 4) competenze e dimensione sociale, 5) migliorare l'accesso al mercato e assicurare le condizioni di parità e garantire la nostra sicurezza economica.

Il secondo pilastro del Piano d'azione allenta il **regime sanzionatorio per le auto e i veicoli commerciali leggeri** diluendone gli effetti su più anni ma ciò non è sufficiente per evitare il blocco degli investimenti e la delocalizzazione industriale. Riteniamo fondamentale una **revisione profonda dei regolamenti sugli Standard CO2 eliminando le sanzioni che penalizzano la nostra industria. E' urgente intervenire anche sui veicoli pesanti**, su cui non è stato sviluppato alcun correttivo.

In generale è importante correlare le politiche di trasformazione dei trasporti con i tempi e la reale fattibilità per la realizzazione delle infrastrutture di rifornimento e ricarica necessarie per soddisfare i fabbisogni di mobilità delle persone e di movimentazione delle merci.

C. Energia

Il settore elettrico, da prime e preliminari valutazioni, potrebbe rispettare un ambizioso target al 2040 come proposto dalla Commissione, ovviamente non considerando le interazioni con gli altri settori/comparti. Affinché ciò accada è però necessario che i temi dei processi autorizzativi a livello nazionale e locale per l'installazione degli impianti di generazione sostenibili o dei sistemi di accumulo siano in linea con gli obiettivi fissati.

D. RESIDENZIALE

I target di decarbonizzazione del settore residenziale non sono realisticamente raggiungibili se non favorendo l'uso di tutti i combustibili low carbon. Pertanto, la strategia dell'UE

dovrebbe favorire tutte le fonti low carbon, inclusi i combustibili gassosi progressivamente decarbonizzati attraverso il blending con idrogeno, biometano e bioGPL gas rinnovabili che possono concorrere a una decarbonizzazione sostenibile socialmente ed economicamente non solo dell'industria ma anche del settore residenziale, anche tramite la piena valorizzazione ed utilizzo della rete infrastrutturale che nel tempo si è capillarmente sviluppata su tutto il territorio.