



Proposta di revisione della Direttiva ETS
(COM(2026) 616)

Proposta di revisione dei benchmark heat e fuel
per il periodo 2026-2030
(COM(2026) 619)

Position Paper

Luglio 2026

Abstract

Il 17 luglio 2026 la Commissione Europea ha presentato una proposta di revisione del sistema ETS, che risulta insoddisfacente per l'industria italiana, perché si limita a interventi con effetti solo marginali nel breve termine e non affronta le criticità strutturali del sistema nel contesto globale.

Con le principali rappresentanze imprenditoriali delle prime economie europee (BDI e MEDEF) Confindustria sostiene che l'industria europea si confronta con costi dell'energia persistentemente elevati, una concorrenza globale sempre più intensa, crescenti incertezze geopolitiche, un aumento delle tensioni commerciali e un fabbisogno senza precedenti di investimenti per la decarbonizzazione, quando molte delle soluzioni più efficienti di riduzione delle emissioni sono già state sfruttate e le tecnologie innovative non risultano ancora economicamente competitive.

Confindustria chiede una revisione profonda del meccanismo ETS quale strumento chiave del Clean Industrial Deal, che concili ambizione climatica e competitività industriale, sovranità tecnologica e investimenti in Europa, adattando il sistema per favorire la decarbonizzazione senza compromettere la base manifatturiera europea.

. In particolare, chiediamo di:

- allineare la traiettoria ETS alle reali condizioni tecnologiche, economiche e infrastrutturali dell'industria europea e allo scenario globale;
- riformare la Market Stability Reserve per evitare scarsità artificiali di quote e ridurre la volatilità dei prezzi collegandone l'attività all'andamento delle quotazioni sul mercato;
- non rimuovere alcuno strumento di protezione contro il carbon leakage prima che alternative valide ed equivalenti siano pienamente operative rafforzando il CBAM, uniformando le compensazioni dei costi indiretti e rivedendo la metodologia per l'assegnazione delle quote gratuite considerando i diversi contesti geografici europei;
- destinare integralmente i ricavi ETS alla decarbonizzazione e alla trasformazione industriale per attrarre investimenti e non indirizzarli verso voci generali di costo;
- introdurre flessibilità pragmatiche per il post-2030, inclusi crediti internazionali di alta qualità, soluzioni di cattura e stoccaggio della CO₂ e rimozioni permanenti di carbonio;
- rivedere l'ambito di applicazione del meccanismo, escludendo marittimo e aviazione, evitando estensioni dannose per l'ambiente, e semplificando gli obblighi per i piccoli emettitori.

SOMMARIO

Abstract	1
1. SINTESI DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE UE	3
1.1 Obiettivi di riduzione (LRF) e flessibilità (crediti internazionali)	3
2.1 Quote gratuite e vincoli di investimento (Free Allocation e Atto separato Benchmark)	3
3.1 Riserva di Stabilità del Mercato (MSR)	4
4.1 Finanziamenti e strumenti di supporto	5
5.1 Estensione del campo di applicazione	6
2. OSSERVAZIONI CONFINDUSTRIA	7

1. SINTESI DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE UE

Si riportano seguito le principali novità introdotte dalla proposta della Commissione UE.

1.1 Obiettivi di riduzione (LRF) e flessibilità (crediti internazionali e rimozioni CO₂)

Il Regolamento (UE) 2021/1119, come modificato dal Regolamento (UE) 2026/667 del Parlamento europeo e del Consiglio, ha stabilito per l'Unione europea un obiettivo vincolante di riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra del 90% entro il 2040 rispetto ai livelli del 1990. Per emissioni nette si intendono le emissioni complessive al netto degli assorbimenti.

Il quadro normativo prevede inoltre la possibilità, a partire dal 2036, di utilizzare una quantità limitata di crediti internazionali di elevata qualità, così da fornire un contributo adeguato al raggiungimento dell'obiettivo climatico al 2040. Il ricorso a tali crediti potrà coprire fino al 5% delle emissioni nette europee rispetto al 1990. Di conseguenza, la riduzione da conseguire attraverso misure interne all'Unione dovrà essere almeno pari all'85% rispetto ai livelli del 1990 entro il 2040.

Il fattore di riduzione lineare delle emissioni (LRF) viene di conseguenza modificato, fissando il target al 3,7% per il quinquennio 2031-2035 e all'1,7% per il periodo 2036-2040. Nel periodo fino al 2030 rimangono i livelli attualmente previsti (4,4%). Per portare avanti questa riduzione del LRF viene previsto che 260 milioni di EUA saranno riservate dal cap per finanziare l'acquisto di un massimo di 260 milioni di crediti internazionali dal 2036 al 2040. In caso non siano disponibili crediti internazionali di alta qualità il LRF passerà a 2,7% dal 2036.

Inoltre, il sistema integrerà 250 milioni di tonnellate di rimozioni permanenti di carbonio generate a livello domestico (cattura permanente delle emissioni biogeniche domestiche con stoccaggio di carbonio, BioCCS e cattura diretta dell'aria con unità di stoccaggio di carbonio, DACCS).

2.1 Quote gratuite e Atto separato Benchmark

L'assegnazione gratuita delle quote (**free allocation**) viene confermata oltre il 2030, prevedendo un ritmo di riduzione più sfumato per i comparti industriali maggiormente esposti al rischio di delocalizzazione tra il 2031 e il 2035. Tuttavia, il meccanismo diventa fortemente condizionato: dal 2031 l'80% delle quote gratuite annuali sarà subordinato alla presentazione di piani di decarbonizzazione, mentre il restante 20% verrà sbloccato solo dopo la verifica degli investimenti effettuati. Vengono inoltre rivisti i valori massimo e minimo di riduzione dei Benchmark: 2.0% and 0.3% in 2031-2035 and 2036-2040. Le quote gratuite

assegnate dovranno essere inoltre restituite in caso di delocalizzazione dell'attività produttiva al di fuori dell'UE.

Al fine di evitare che prima del 2040 la domanda di quote gratuite renda necessaria l'applicazione di un fattore di correzione transettoriale uniforme, il quantitativo di quote che può essere detratto da quanto deve essere posto in asta è aumentato dal 3% al 4% della quantità complessiva di quote.

Guardando ai **benchmark fallback**, anche grazie ad un **atto separato** la Commissione indica che tra il 2026 e il 2030 si registrerà un incremento del valore delle quote gratuite pari a circa 6 miliardi di euro poiché le quote assegnate per i parametri riscaldamento/carburante dovrebbero aumentare di ~80 Mt nel 2026-2030 (le quote per il 2026 saranno erogate nel 2027). La proposta modifica l'articolo 10 bis con riferimento alla determinazione dei valori aggiornati dei benchmark relativi al calore e ai combustibili fino al 2030. In particolare, viene previsto un adeguamento del tasso massimo annuo di aggiornamento che la Commissione dovrà applicare nella revisione di tali benchmark. Il nuovo valore dovrà consentire il massimo incremento possibile dei livelli di assegnazione gratuita, utilizzando integralmente le quote disponibili per il periodo 2026-2030, senza tuttavia determinare l'applicazione del fattore di correzione transettoriale. Il tasso minimo di aggiornamento resta invece invariato. Sostanzialmente questo atto porta un incremento delle quote gratuite assegnate di circa il 5% senza cambiare i periodi di riferimento, le basi dati e la metodologia generale utilizzata per aggiornare i benchmark. I nuovi valori si applicheranno al periodo 2027-2030. Non viene però previsto di sviluppare benchmark fallback settoriali da subito ma rimandarne lo sviluppo per il periodo post-2030.

Per i settori inclusi nel meccanismo CBAM, la progressiva eliminazione dell'assegnazione gratuita viene rallentata a partire dal 2028 ed estesa fino al 2038. Nuovi fattori CBAM: 91.5% in 2028, 81% in 2029, 59% in 2030, 48% in 2031, 37.5% in 2032, 27% in 2033, 15% dal 2034 al 2037, 0% dal 2038. Sostanzialmente, si prevede che il 15% dell'allocazione gratuita eliminata a causa del fattore CBAM sarà reintrodotta a partire dal 2028.

3.1 Riserva di Stabilità del Mercato (MSR)

Per garantire l'equilibrio del mercato post-2030, la Riserva di Stabilità del Mercato (MSR) adotterà parametri più dinamici, riducendo il tasso di assorbimento delle quote (intake rate) dal 24% al 12% dal 2028. In particolare, i livelli di riferimento passeranno progressivamente dagli attuali intervalli di 833-400 milioni di quote a 947-300 milioni di quote.

È inoltre previsto un meccanismo di salvaguardia per la soglia inferiore. Quando il numero totale di quote in circolazione, il cosiddetto TNAC, scende sotto i 400 milioni, la differenza tra 400 milioni e il livello effettivo del TNAC viene rilasciata dalla riserva. Se invece il TNAC scende al di sotto dei 300 milioni, vengono immesse sul mercato 100 milioni di quote dalla

Market Stability Reserve. Se il TNAC supera 833 milioni di quote la differenza fra il TNAC e tale soglia viene immessa nella riserva per 12 mesi. Se il TNAC supera quota 947 milioni di quote il 12% del TNAC viene immesso nella riserva. Secondo le previsioni, questo meccanismo non dovrebbe produrre effetti sui saldi prima del 2031, poiché il TNAC dovrebbe mantenersi al di sopra dei 400 milioni fino ad allora.

Inoltre, le soglie superiore e inferiore della *Market Stability Reserve* saranno riviste ogni anno del 4% (la soglia superiore scenderà a 800Mt nel 2028 e 737Mt dal 2030).

A questa misura si affianca lo stop all'invalidazione automatica delle quote che superano la soglia dei 400 milioni di tonnellate già proposta in precedenza dalla Commissione con atto separato.

Nel complesso, gli analisti hanno visto un modesto inasprimento del saldo di mercato nel 2027-28 a causa di una minore emissione di Booster rispetto a quanto si aspettavano, ma questo è ampiamente compensato da saldi più flessibili nel 2029-30, poiché meno quote vengono ritirate dalla MSR. Di conseguenza, l'impatto cumulativo sull'equilibrio totale dell'EU ETS nel 2027-30 è sostanzialmente neutro, senza miglioramenti.

4.1 Finanziamenti e strumenti di supporto

Sul fronte degli incentivi finanziari, la transizione sarà sostenuta da due nuovi strumenti chiave: la **Industrial Decarbonisation Bank**, dotata di circa 100 miliardi di euro per il decennio 2030-2040, e l'**Investment Booster**, che metterà a disposizione circa 30 miliardi di euro tra il 2028 e il 2030 come misura di prima fase. Resta confermato il ruolo centrale del Fondo per l'Innovazione (Innovation Fund).

L'Investment Booster, nella formulazione proposta, è sostanzialmente in linea con le anticipazioni circolate nei giorni precedenti. Il meccanismo dovrebbe diventare operativo a partire dal 2028 e disporre di una dotazione complessiva pari a 400 milioni di quote ETS. Tali risorse verrebbero prelevate dal buffer destinato all'assegnazione gratuita e dalla *New Entrants Reserve*, che sarebbe a sua volta alimentata con una parte delle quote gratuite progressivamente eliminate con l'introduzione del CBAM.

Il sostegno sarebbe erogato in due fasi. Una prima quota, pari al 50% del totale, verrebbe riconosciuta all'avvio effettivo dei lavori di costruzione, che dovrebbe avvenire entro 30 mesi dalla presentazione della domanda. Il restante 50% sarebbe invece assegnato progressivamente, per un periodo massimo di dieci anni, una volta che gli investimenti saranno entrati in funzione e le riduzioni delle emissioni saranno state verificate.

Nel complesso, le quote potrebbero quindi essere distribuite lungo un arco temporale non superiore a dieci anni, con l'obiettivo di sostenere sia la fase iniziale di realizzazione dei progetti sia il conseguimento effettivo e duraturo dei risultati di decarbonizzazione.

In parallelo, gli Stati membri avranno l'obbligo di reinvestire almeno il 50% dei proventi nazionali delle aste ETS per decarbonizzare gli stessi settori industriali coinvolti.

5.1 Estensione del campo di applicazione

La riforma amplia il raggio d'azione dell'ETS. Vengono rafforzate le regole per i settori dell'aviazione e del trasporto marittimo:

- includendo dal 2029 al 2034 (fasi successive da verificare sulla base di assesment) anche i voli dei jet privati e le tratte internazionali entro i 5.000 chilometri dal centro dei confini europei (aeroporto di Francoforte). Il tetto delle emissioni sarà aumentato in relazione alle ulteriori emissioni considerate nel meccanismo derivanti dall'aumento dell'ambito di applicazione. I crediti CORSIA saranno deducibili dai costi di conformità ETS su questi voli in partenza extra-UE.
- Estendendo l'ambito di applicazione dell'EU ETS ad alcune categorie di navi di piccole dimensioni, con stazza lorda inferiore a 5.000 tonnellate ma non inferiore a 400 tonnellate. Vengono anche estese le deroghe previste (es. per le piccole isole) fino al 2035. Inoltre, È prevista l'istituzione di un meccanismo per la propulsione marittima alternativa sostenibile, denominato SMAP, con l'obiettivo di destinare una quota maggiore dei proventi dell'EU ETS al sostegno della decarbonizzazione del settore marittimo. Per contrastare il rischio di elusione del sistema, la Commissione propone, infine, di ampliare l'elenco dei porti limitrofi considerati a rischio e di introdurre una riduzione mirata degli oneri per le grandi navi portacontainer provenienti da porti extra-UE e dirette verso porti europei. Lo sconto sarebbe calcolato in funzione della quota di container trasbordati che proseguono il viaggio tra due Paesi non appartenenti all'Unione europea.

Viene altresì decretata l'estensione del sistema al settore dell'incenerimento dei rifiuti urbani, attraverso una fase di introduzione progressiva (phase-in) programmata tra il 2031 e il 2034. In particolare, è prevista l'inclusione graduale dell'incenerimento dei rifiuti municipali (per impianti con capacità superiori a 3 tonnellate all'ora): 25% delle emissioni verificate per il 2031, 50% per il 2032, 75% per il 2033, 100% dal 2034. A tal fine il Cap dell'ETS sarà incrementato di 10.2 Milioni di quote nel 2031, 19.5 M nel 2032, 28.1 M nel 2033 e 36 M nel 2034. Per mitigare gli effetti indesiderati dell'inclusione dell'incenerimento nell'EU ETS, in particolare il possibile vantaggio competitivo delle discariche, la proposta prevede la possibilità di una deroga nazionale temporanea per gli Stati membri che adottino misure equivalenti, il mantenimento dell'assegnazione gratuita per gli impianti *waste-to-energy* che alimentano reti di teleriscaldamento, l'introduzione di obblighi di monitoraggio, rendicontazione e verifica delle emissioni delle discariche, soprattutto di metano e una clausola di riesame per valutare eventuali deviazioni dei rifiuti verso la discarica e l'opportunità di estendere in futuro l'ETS anche alle emissioni da conferimento in discarica.

La Commissione indica che grazie all'inclusione dell'incenerimento dei rifiuti, la maggior parte delle fasi del ciclo di vita dei prodotti derivanti dalla CCU nelle quali il carbonio incorporato può essere rilasciato sarà incluso nell'ETS. Ciò consente di contabilizzare le emissioni nel momento in cui la CO₂ viene effettivamente rilasciata dai prodotti, anziché nel punto di cattura, evitando così rischi di doppio conteggio o di contabilizzazione incompleta.

Di conseguenza, nei casi in cui la CO₂ sia catturata in modo non permanente e incorporata in prodotti intermedi o finali dai quali si prevede che venga successivamente riemessa nell'ambito di attività già ricomprese nell'EU ETS, si rinvia l'obbligo di restituzione delle quote al momento in cui la CO₂ viene rilasciata nell'ambito di un'attività elencata nell'Allegato I della Direttiva ETS. I combustibili sintetici costituiscono un'eccezione. In questo caso, il carbonio incorporato verrebbe contabilizzato nel momento in cui i combustibili sono immessi in consumo, e non quando vengono successivamente utilizzati negli impianti industriali o nel settore dei trasporti.

Per assicurare la piena copertura di tutte le emissioni di CO₂ lungo la catena della CCU, l'ambito di applicazione dell'ETS verrebbe inoltre esteso alla cattura del carbonio destinato all'utilizzo, al suo trattamento, alla liquefazione e ai servizi analoghi, nonché al trasporto del carbonio catturato per finalità di utilizzo.

2. OSSERVAZIONI CONFINDUSTRIA

La proposta di revisione dell'ETS è, per l'industria italiana, insoddisfacente, perché si limita a interventi con effetti solo marginali nel breve termine e non affronta le criticità strutturali del sistema nel contesto globale.

La Commissione continua a considerare l'ETS come lo strumento principale che ha portato alla riduzione delle emissioni europee, senza considerare che la chiusura delle aziende per la crisi economica ha contribuito più di qualsiasi politica climatica. Abbiamo perso circa il 15% dell'apparato produttivo europeo e gli impianti lavorano oggi a marcie ridotte e politiche climatiche troppo stringenti non potranno che accrescere queste dinamiche disastrose nei prossimi anni.

Confindustria da tempo sostiene la necessità di intervenire rapidamente, non per chiudere la strada verso la sostenibilità ma per renderla effettivamente praticabile. La nostra voce non è isolata: Confindustria, BDI e MEDEF, le associazioni industriali delle tre maggiori economie europee, hanno chiesto insieme alla Commissione di lavorare per una revisione profonda.

In primo luogo abbiamo chiesto di allineare la traiettoria di decarbonizzazione alle reali condizioni tecnologiche, economiche e infrastrutturali dell'industria europea nello scenario

globale e di riformare la *Market Stability Reserve* per evitare scarsità artificiali di quote e ridurre la volatilità dei prezzi collegandone l'attività all'andamento delle quotazioni sul mercato: Le quotazioni della CO₂ in Europa sono passate dai circa 6 €/TonCO₂ del 2017 ai 70-80 €/TonCO₂ attuali, allontanandosi da tutti gli schemi simili in giro per il mondo, persino da quello del Regno Unito post brexit.

La Commissione ha rivisto la traiettoria per allinearla al raggiungimento del target di riduzione delle emissioni del 90% entro il 2040 previsto dai Governi, con la flessibilità del 5% legata ai crediti internazionali, riducendo il fattore di riduzione lineare e integrando nell'ETS le rimozioni di carbonio ma solo per il post 2030 (passando dal 4,4% pre-2030 al 3.7% nel periodo 2031- 2035 e dell'1.7% dal 2036). Di fatto la Commissione ha riconosciuto che la rotta precedente che portava ad azzerare completamente le emissioni dei settori ETS in soli 15 anni fosse impraticabile ma l'alternativa proposta non è comunque adeguata alle realtà tecnologiche delle imprese perché non garantisce un alleggerimento immediato, ossia quando ancora le *breakthrough technologies* non sono disponibili a prezzi competitivi (es. idrogeno green). L'inclusione dei crediti internazionali e dei crediti da rimozione di carbonio è positiva perché può contribuire a ridurre le quotazioni sul mercato ma è la dimostrazione del fatto che le tecnologie non le tecnologie attuali non permettono di raggiungere target politici fissati secondo le logiche ideologiche del green deal.

Sulla *Market Stability Reserve* la Commissione ha confermato di voler evitare la cancellazione automatica delle quote presenti nella riserva e volerla ulteriormente rivedere per fornire stabilità al sistema dimezzandone la percentuale di ritiro. Non si porta avanti però un elemento centrale della riforma, ossia permetterle di intervenire in caso di elevati prezzi, ad esempio l'istituzione di un corridoio di prezzo, e l'istituzione di un Comitato che ne gestisca l'operato. Inoltre, non si fa nulla per limitare la crescente finanziarizzazione: nel 2024 circa l'80% delle quote all'asta è stato acquistato da soggetti non direttamente obbligati dall'ETS.

L'unico passo concreto compiuto dalla Commissione europea verso l'industria appare essere la volontà di rafforzare il supporto agli investimenti puliti, con schemi come l'Industrial Decarbonization Bank, l'innovation Fund e la destinazione obbligatoria di una quota minima dei proventi nazionali delle aste ETS (50%). Attenzione viene riservata ai 12 Stati Membri meno sviluppati, con l'investment Booster (400 milioni di quote), il meccanismo di solidarietà e il modernization Fund.

Confindustria aveva, inoltre, chiesto di non rimuovere alcuno strumento di protezione contro il carbon leakage prima che alternative valide ed equivalenti siano pienamente operative. In particolare, crediamo necessario rafforzare il CBAM, uniformare le compensazioni dei costi indiretti e rivedere la metodologia per l'assegnazione delle quote gratuite considerando i diversi contesti geografici europei (benchmark).

L'ETS genera distorsioni alla competitività interna delle imprese e non garantisce un *level playing field* adeguato allo spirito di concorrenza fondativo dell'UE. Il meccanismo non favorisce il comportamento virtuoso del singolo, ma valorizza le specificità di alcuni Paesi, es. il nucleare francese, le immense distese fotovoltaiche spagnole o la disponibilità di biomassa svedese. Paesi altamente industrializzati e ad alta densità abitativa come l'Italia hanno opportunità sistemiche di decarbonizzazione inferiori di altri e ciò porta l'ETS ad essere una vera e propria tassa sulle nostre imprese.

Tra i settori più colpiti rientra la ceramica europeo che tra il 2013 e il 2024 ha registrato la più forte contrazione assoluta tra i comparti manifatturieri ETS: 260 installazioni chiuse in Europa, pari a circa il 24% del totale; senza un intervento immediato, i costi diretti ETS per il solo comparto italiano delle piastrelle aumenterebbero da circa 70 a 120 milioni di euro l'anno, sottraendo risorse agli investimenti e compromettendo la competitività, senza produrre corrispondenti benefici ambientali.

La risposta complessiva della Commissione UE è anche in questo caso troppo debole e insufficiente perché concentrato solo nella definizione di un atto separato per limitare le riduzioni eccessive dei *fallback benchmark* che la Commissione stessa aveva pubblicato solo il mese scorso. La Commissione ha inoltre previsto di creare dei benchmark fallback settoriali ma solo dopo il 2030, non andando a sanare le situazioni più critiche nel breve periodo. Manca una revisione alla metodologia con cui vengono costruiti tutti i benchmark - di prodotto, calore e combustibile - che ora premia situazioni di contesto puntuali e produce costi per il 76% delle imprese italiane e benefici al 59% delle imprese svedesi. Un giudizio sul rilassamento della traiettoria dei settori CBAM potrà, infine, essere espresso solo a valle del completamento del meccanismo al fine di evitare distorsioni in tutte le fasi delle filiere coinvolte.

La scomparsa delle quote gratuite renderà praticamente fuori mercato la produzione di acciaio da altoforno perché per produrre 1 ton di acciaio da altoforno si emettono 200 tonCo₂. La chiusura degli altoforni, conseguenza dell'eliminazione delle quote gratuite, priverà l'Europa dell'acciaio da profondo stampaggio che è quello necessario per le carrozzerie delle automobili che non può essere prodotto con i foni elettrici. Ciò comporta rendere l'*automotive* europea dipendente dalle importazioni di acciaio dall'asia, es. India, Cina e Giappone, ossia proprio i Paesi concorrenti dall'Automotive. L'elettrosiderurgia italiana, campione mondiale di produzione decarbonizzata e economia circolare, rischia di essere portata fuori mercato dall'alto costo dell'energia determinato anche dagli effetti dell'ETS (25-30 €/MWh). La produzione di acciaio da forno elettrico è particolarmente importante per la produzione degli acciai per la difesa e, quindi, per l'autonomia strategica dell'Italia e dell'Europa.

La perdita di competitività derivanti dall'Emissions Trading Scheme già oggi colpisce l'industria cartaria italiana, un settore che rappresenta un esempio di eccellenza nell'economia circolare. Il 70% della materia prima impiegata dalle cartiere italiane proviene dalla raccolta differenzia di carta e cartone ma l'industria riesce a trattenere in Italia solo una parte di questa materia prima. Questo crea un paradosso, l'Italia esporta 1,8 milioni di tonnellate di carta proveniente dalla raccolta differenziata, ovvero il 25% circa della raccolta interna e questi materiali sono trasformati all'estero in impianti ambientalmente certamente più impattanti – visto che le regole ambientali in Asia sono meno stringenti - e reintrodotti in Italia sotto forma di prodotti finiti che coprono il 25% del consumo interno di carta e cartone.

Su questo tema la proposta della Commissione appare addirittura peggiorativa rispetto alla già problematica disciplina esistente. Si legge infatti che l'assegnazione a titolo gratuito di una parte delle quote emmissive potrà avvenire solo a condizione che le imprese investano nella decarbonizzazione. L'80% delle quote sarebbe assegnato solo alla pubblicazione di piani di investimento per la decarbonizzazione mentre l'erogazione del restante 20% sarebbe vincolata alla effettiva implementazione del piano e alla riduzione delle emissioni.

La Commissione sembra dimenticare che il meccanismo delle quote gratuite è un fondamentale strumento di contrasto alla delocalizzazione industriale in aree geografiche meno attente ai profili ambientali; un punto che dovrebbe essere palese visto che le emissioni europee rappresentano circa il 6% di quelle globali e sono le sole in contrazione: le emissioni mondiali sono in crescita del 70% dal 1990, e le emissioni cumulate storiche cinesi hanno superato quelle dell'intera Unione Europea.

Confindustria aveva, in generale, chiesto di rivedere le scelte ideologiche del *Green Deal*, come l'ampliamento dei settori rientranti nel meccanismo con l'allargamento al trasporto marittimo che comporta conseguenze critiche su porti ed economie insulari e la creazione di un ETS 2 per trasporto stradale e riscaldamento. Nella proposta si vede solo un parziale aggiustamento con uno sconto mirato per grandi navi portacontainer provenienti da porti non UE verso porti UE e una estensione delle deroghe per l'ETS marittimo ma anche un allargamento alla termovalorizzazione; un paradosso perché favorisce le scariche a scapito delle politiche di promozione dell'economia circolare.

L'industria europea si confronta con costi dell'energia persistentemente elevati, una concorrenza globale sempre più intensa, crescenti incertezze geopolitiche, un aumento delle tensioni commerciali e un fabbisogno senza precedenti di investimenti per la decarbonizzazione, quando molte delle soluzioni più efficienti di riduzione delle emissioni sono già state sfruttate e le tecnologie innovative non risultano ancora economicamente competitive.

Si ritiene insensato non considerare la realtà dei fatti, quando si susseguono crisi geopolitiche, importanti aree geografiche ripensano ai loro impegni nella lotta ai cambiamenti climatici, vengono attuate politiche commerciali aggressive e sovra-capacità produttive altrui vengono scaricate sui mercati globali a scapito della competitività delle imprese europee.

Confindustria chiede ora al Parlamento Europeo e al Consiglio dell'UE di intervenire con decisione per coniugare ambizione climatica e competitività industriale, sovranità tecnologica e investimenti in Europa, adattando il sistema per favorire la decarbonizzazione senza compromettere la base manifatturiera europea.

Si ripongono grandi aspettative nell'operato dei Governi e dei Parlamentari perché tutte le proposte avanzate da Confindustria sono state già condivise nei documenti ufficiali di alcune forze politiche (es. Partito Popolare Europeo) e 10 Stati membri (Italia, Bulgaria, Cipro, Repubblica Ceca, Grecia, Ungheria, Polonia, Romania e Repubblica Slovacca) hanno mandato un documento congiunto alla Presidente Von Der Leyen in cui viene chiesto di rivedere l'ETS per ricostruire l'Europa come potenza industriale: Appare chiaro a tutti che la proposta non è in linea con obiettivo di riportare l'industria a contribuire per il 20% del PIL UE come la stessa Commissione Europea auspica nell'Industrial Accelerator Act.