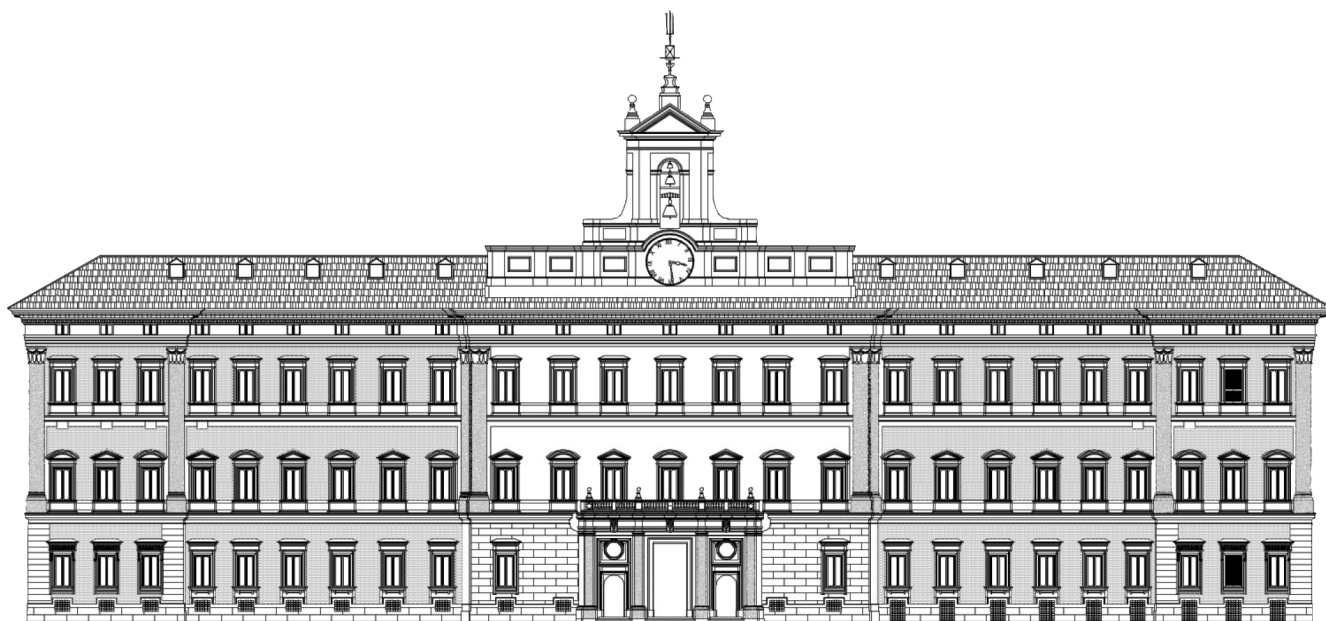




Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA



Documentazione per le Commissioni
ESAME DI ATTI E DOCUMENTI DELL'UNIONE EUROPEA

Elementi per la verifica di sussidiarietà
La proposta di regolamento sull'accelerazione industriale
(Proposta di regolamento COM(2026)100)

n. 152

5 maggio 2026



Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA

Documentazione per le Commissioni
ESAME DI ATTI E DOCUMENTI DELL'UNIONE EUROPEA

Elementi per la verifica di sussidiarietà

La proposta di regolamento sull'accelerazione
industriale

(Proposta di regolamento COM(2026)100)

n. 152

5 maggio 2026

Il dossier è stato curato dal **SERVIZIO PER I RAPPORTI CON L'UNIONE EUROPEA**
(☎ 066760.2145 - ✉ rue_segreteria@camera.it - ✎ [@CD_europa](https://twitter.com/CD_europa) - europa.camera.it).

I dossier dei servizi e degli uffici della Camera sono destinati alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. La Camera dei deputati declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge.

INDICE

DATI IDENTIFICATIVI	1
LA PROPOSTA DI REGOLAMENTO SULL'ACCELERAZIONE INDUSTRIALE	3
• Finalità e oggetto	3
• La posizione del Governo italiano	5
• Il dibattito in seno al Consiglio	6
• La posizione di Confindustria	8
• Le reazioni internazionali	9
• Contesto, motivazioni dell'intervento, consultazione dei portatori di interessi e valutazione di impatto	9
• Principali contenuti della proposta	34
• Coerenza con i principi dei trattati in materia di competenza dell'UE	51
• Esame presso le Istituzioni dell'UE	52
• Esame presso altri parlamenti nazionali	52

DATI IDENTIFICATIVI

Tipo di atto	<i>Proposta di regolamento COM(2026)100</i>
Data di adozione	<i>4 marzo 2026</i>
Base giuridica	<i>Articoli 114 e 207, paragrafo 2, TFUE</i>
Settori di intervento	<i>Industrializzazione; industria di trasformazione; investimento diretto; investimento estero; politica di produzione; mercato unico; politica industriale dell'UE; sviluppo industriale; competitività: riduzione delle emissioni gassose</i>
Esame presso le istituzioni dell'UE	<i>Procedura legislativa ordinaria</i>
Assegnazione	<i>24 aprile 2026 - X Commissione "Attività produttive"</i>
Termine per il controllo di sussidiarietà	<i>19 giugno 2026</i>
Segnalazione da parte del Governo	<i>Sì</i>
Relazione del Governo ex. art. 6 della legge 234	<i>No</i>

LA PROPOSTA DI REGOLAMENTO SULL'ACCELERAZIONE INDUSTRIALE

Finalità e oggetto

La [proposta](#) di regolamento in esame (**Industrial Accelerator Act, IAA**) mira a **rafforzare la base industriale** dell'Unione, in un contesto di crescente concorrenza sleale a livello mondiale e in settori strategici di forte dipendenza da fornitori di Paesi terzi. L'intervento ha in particolare l'**obiettivo di aumentare la quota dell'industria manifatturiera sul PIL dell'UE**, attualmente pari al 14,3% (v. [infra](#)), fino al **20%** entro il **2035**. A questo scopo intende:

- 1) rafforzare la **leadership industriale** dell'UE nei **settori strategici** stimolando la domanda di prodotti industriali europei a basse emissioni di carbonio e tecnologie a zero emissioni nette;
- 2) preservare e creare circa **150.000 posti di lavoro** nei settori industriali chiave, anche massimizzando la qualità e i benefici derivanti dagli investimenti diretti esteri (IDE);
- 3) **semplificare e accelerare le procedure di autorizzazione** e incrementare i progetti di **investimento** nella decarbonizzazione industriale.

A tali fini modifica il [regolamento](#) (UE) 2018/1724 che istituisce uno sportello digitale unico, il [regolamento](#) (UE) 2024/1735 che reca un quadro di misure per rafforzare l'ecosistema europeo di produzione delle tecnologie a zero emissioni nette e il [regolamento](#) (UE) 2024/3110 contenente norme armonizzate per la commercializzazione dei prodotti da costruzione.

Rinviando per maggiori dettagli al [paragrafo](#) del presente dossier dedicato ai **principali contenuti** della proposta, la Commissione europea prospetta in sintesi:

- l'**introduzione** – nei settori illustrati nella tabella che segue – di **preferenze “Made in EU”** (di seguito anche “preferenza europea”) e a **basse emissioni di carbonio** (di seguito anche “*low carbon*”) per obbligare le imprese a realizzare una parte della loro produzione nell'UE o ad approvvigionarsi di componenti locali quando operano tramite appalti pubblici e regimi di sostegno pubblico e favorire la diffusione sul mercato di prodotti sostenibili rispetto al loro impatto sull'ambiente;

Settore / prodotto	Appalti pubblici	Altre forme di intervento pubblico	Applicazione
INDUSTRIE AD ALTA INTENSITÀ ENERGETICA (ALLEGATO II) ¹			
Acciaio	Low-carbon	Low-carbon	1° gen. 2029
Calcestruzzo e malte	Low-carbon Origine UE	Low-carbon Origine UE	1° gen. 2029
Alluminio	Low-carbon Origine UE	Low-carbon Origine UE	1° gen. 2029
VEICOLI ELETTRICI (ALLEGATO III)			
Veicoli elettrici 2,3 PEV — veicoli elettrici puri OVC-HEV — ibridi plug-in FCV — veicoli a celle a combustibile	Origine UE	Origine UE	Parziale: 1° anno Piena: 3° anno dall'entrata in vigore
TECNOLOGIE NET-ZERO (ALLEGATO II NZIA, MODIFICATO DALL'ART. 34)			
Tecnologie net-zero	Origine UE	Origine UE	Scaglionata: 1°-6° anno dall'entrata in vigore

¹ Alla Commissione europea è conferita la facoltà di adottare atti delegati per introdurre misure dal lato della domanda per i prodotti dell'industria chimica (art. 16).

² È prevista una deroga per i veicoli elettrici di piccole dimensioni, per i quali si applicano requisiti semplificati.

³ Su richiesta del costruttore, tutti i veicoli PEV, OVC-HEV e FCV possono essere considerati conformi ai requisiti di origine UE per 12 mesi, qualora il costruttore dimostri che nell'anno precedente almeno l'85% dei veicoli delle medesime categorie prodotti era conforme a tali requisiti (Allegato III, Parte I, punto 2).

Tabella elaborata dal Servizio RUE.

- la previsione di condizioni per gli **investimenti esteri diretti superiori a 100 milioni di euro** in settori emergenti quali batterie, veicoli elettrici, tecnologie fotovoltaiche e materie prime critiche, qualora **oltre il 40%** della capacità produttiva globale sia detenuta da un Paese terzo in cui ha sede l'investitore straniero;
- la **razionalizzazione** e la **digitalizzazione** delle **procedure di autorizzazione** dei progetti industriali, che comprendono l'introduzione di uno **sportello unico digitale** e del **principio dell'approvazione tacita** nelle fasi intermedie della procedura di rilascio delle autorizzazioni per i progetti di decarbonizzazione ad alta intensità energetica;
- l'**introduzione** di **aree di accelerazione industriale** progettate per incoraggiare lo sviluppo di ecosistemi di imprese, per favorire gli investimenti nelle infrastrutture energetiche e migliorare i processi autorizzativi dei progetti di decarbonizzazione ad alta intensità energetica.

Nella [tabella di marcia](#) **“Un’Europa, Un mercato”**, concordata dal Parlamento europeo, dal Consiglio e dalla Commissione europea a margine della riunione informale dei Capi di Stato o di Governo dell'UE, svolta a Cipro il 24 aprile 2026,

si prevede l'**adozione** della proposta **entro la fine del 2026**, in linea con quanto richiesto dalle [conclusioni](#) del Consiglio europeo del 19 marzo 2026.

La posizione del Governo italiano

Il **Ministro** delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo **Urso**, ha [affermato](#) di aver **accolto positivamente** la presentazione dell'IAA, in particolare l'**introduzione** del principio di preferenza europea; al tempo stesso, ha sottolineato che la data prevista per l'applicazione della nuova disciplina alle industrie ad alta intensità energetica, come quella dei requisiti a **basse emissioni di carbonio**, attualmente prevista per il 2029, deve essere **anticipata** considerata la fase di crisi sistematica che l'UE sta attraversando e la conseguente necessità di risposte rapide. Inoltre, ha sottolineato che la preferenza europea dovrebbe essere introdotta in modo **graduale e mirato**, a partire dai settori strategici, per rafforzare le filiere europee senza creare rigidità incompatibili con la realtà produttiva.

In sede di Consiglio

Secondo fonti informali, anche in sede di Consiglio il **Governo** avrebbe mostrato **apprezzamento verso l'obiettivo** di rafforzare la base industriale europea e di salvaguardare i settori strategici a livello nazionale; si sarebbe dichiarato disponibile a partecipare attivamente ai negoziati, prestando al contempo attenzione affinché non si aggiungano **nuovi oneri** a carico di imprese e pubbliche amministrazioni (in linea con Germania, Austria, Finlandia, Repubblica Ceca e Ungheria).

In relazione ai **requisiti "Made in Europe"** il Governo avrebbe espresso un **preliminare sostegno** alla loro graduale introduzione negli appalti pubblici e nei regimi di sostegno pubblico, **previa conduzione di analisi di impatto** per ciascun settore strategico individuato e fermi restando gli obblighi internazionali (posizione condivisa da Germania, Finlandia, Repubblica Ceca, Croazia e Romania).

Secondo il Governo, la presentazione dell'IAA dovrebbe inserirsi nel contesto delle altre iniziative a supporto della competitività dell'UE in corso, tra cui le riforme nel settore *automotive*, la revisione del meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (CBAM) e del sistema di scambio delle quote di emissione (ETS), nonché la definizione degli strumenti di finanziamento della transizione industriale (inclusa quella delle industrie italiane ad alta intensità energetica).

Per approfondimenti sulle recenti **iniziative** legislative in materia di **automotive**, si veda il [dossier](#) predisposto dai Servizi di documentazione di Camera e Senato in occasione dell'audizione del Vicepresidente esecutivo della Commissione europea per la prosperità e la strategia industriale, Stéphane Séjourné.

Sulla revisione del **CBAM** si veda invece il [dossier](#) predisposto dai Servizi di documentazione di Camera e Senato in occasione dell'audizione del Commissario europeo per il clima, l'azzeramento delle emissioni nette e la crescita pulita, Wopke Hoekstra.

Per approfondimenti sulle recenti misure adottate dalla Commissione europea in materia di **EU ETS** e al dibattito politico e istituzionale sulla sua futura revisione, si veda infine il [dossier](#) predisposto dal Servizio RUE della Camera relativo alla modifica della riserva stabilizzatrice del mercato dell'EU ETS.

3° Forum franco-italiano

Nell'ambito della **terza edizione** del **Forum di cooperazione industriale** tra **Francia e Italia**, svoltasi il 3 marzo 2026, il Ministro Urso e il Ministro delegato per l'Industria francese, Sébastien Martin, hanno rilasciato una [dichiarazione congiunta](#) che esorta la Commissione europea a **introdurre** il principio del **"Made in EU"** secondo i seguenti criteri:

- in modo **mirato, proporzionato, graduale e basato su evidenze** in alcuni settori industriali chiave e strategici (automotive, tecnologie *net-zero* e prodotti energivori) e solo **successivamente**, in modo progressivo, su altri prodotti e tecnologie critiche come semiconduttori e medicinali critici;
- tenendo conto delle **attuali capacità europee di approvvigionamento e produzione** e prevedendo un **meccanismo di revisione periodica** in modo da evitare distorsioni economiche;
- valutando l'**integrazione** dei **regimi "Made in EU"** negli appalti pubblici e nei sostegni finanziari a livello UE nel quadro del **QFP 2028-2034**, e nei regimi di incentivi nazionali e nelle normative settoriali dell'UE, pur preservando l'integrità del mercato unico e riconoscendo le specificità di ciascun settore strategico;
- **includendo** anche i Paesi EEA (**Islanda, Liechtenstein e Norvegia**) e, **solo** per gli **appalti pubblici** e alcuni prodotti e servizi essenziali per la sicurezza economica, prevedendo **estensioni** mirate a **partner affidabili** dell'UE che garantiscano un accesso reciproco effettivo e un contributo alla competitività dell'Unione;
- **senza generare oneri** per le imprese, in particolare per le PMI, e per le amministrazioni pubbliche.

Inoltre, Italia e Francia hanno affermato la loro **opposizione** all'introduzione di disposizioni procedurali volte a irrigidire il quadro europeo in ambiti che dovrebbero rimanere competenza degli Stati membri, come la **previsione di scadenze vincolanti specifiche per settore** e l'**istituzione di punti di contatto unici obbligatori**. Infine, hanno invitato a prevedere aree di accelerazione industriale con reali effetti giuridici in materia di diritto ambientale.

Il dibattito in seno al Consiglio

Da fonti informali si apprende che in sede di Consiglio oltre metà degli Stati membri avrebbe posto una **riserva di esame** a causa della necessità di approfondire le misure prospettate dalla Commissione europea. Nel complesso

sarebbe emerso un **generale consenso** sugli **obiettivi perseguiti** dalla proposta, ma anche **perplexità condivise** da molte delegazioni nazionali sui **criteri di preferenza europea** e sulle **disposizioni** relative agli **investimenti diretti esteri**.

Le posizioni degli altri Stati membri

La **Francia** avrebbe evidenziato la necessità di **impedire** che la transizione industriale generi fenomeni di **delocalizzazione** e osservato come il **perimetro geografico** del principio di **preferenza europea**, così come prospettato dalla Commissione europea, appare **eccessivamente ampio**. Inoltre, il Governo francese avrebbe proposto l'inclusione di alcuni settori (acciaio, biotecnologie, navale, semiconduttori, aerospazio, materie prime critiche) nell'ambito di applicazione della proposta.

Al contrario la **Germania** sarebbe soddisfatta della scelta di declinare la preferenza europea più come "**Made with Europe**" rispetto a "**Made in Europe**" e della prospettiva di sviluppare mercati guida per l'acciaio e il cemento. Avrebbe mostrato **apertura** in relazione alle **disposizioni** sugli **investimenti esteri**, purché essi non generino ulteriori obblighi di controllo e oneri a carico delle autorità nazionali. Infine, avrebbe osservato che le disposizioni relative alla preferenza europea negli appalti dovrebbero trovare collocazione nella futura revisione generale della disciplina europea degli appalti.

Il [programma](#) di lavoro della Commissione europea per il 2026 prevede la presentazione di una proposta legislativa sugli appalti pubblici entro il secondo trimestre dell'anno.

Considerate le forti dipendenze dalle fonti energetiche tradizionali delle rispettive industrie, **Polonia, Romania e Repubblica Ceca** avrebbero espresso preoccupazioni per le conseguenze della proposta, in particolare, sotto il profilo della neutralità tecnologica, in relazione ai requisiti *low carbon*; in senso contrario si sarebbero invece espressi **Danimarca, Svezia, Paesi Bassi e Finlandia**.

La **Romania** avrebbe sottolineato la necessità, in relazione al settore nucleare, di evitare che la clausola di preferenza europea rallenti l'approvazione di progetti considerati funzionali rispetto gli obiettivi di diversificazione e indipendenza energetica.

Oggetto di particolare attenzione sarebbero state le disposizioni in materia di **investimenti diretti esteri**, su cui l'**Ungheria** avrebbe sollevato forti perplessità in riferimento alla possibile limitazione della sovranità degli Stati membri. La delegazione ungherese avrebbe inoltre sostenuto che le nuove condizionalità non si dovrebbero applicare agli investimenti già in essere. Sul medesimo punto si sarebbero espresse anche altre delegazioni (**Germania, Paesi Bassi, Danimarca, Finlandia, Svezia e Irlanda**) con toni meno critici, chiedendo chiarimenti sull'allineamento con la riforma del quadro relativo al controllo degli investimenti esteri nell'Unione, attualmente in discussione, ed auspicando che le disposizioni della proposta non inibiscano gli investimenti esteri in entrata nell'UE.

La **Spagna** si sarebbe invece dichiarata favorevole all'introduzione di condizionalità.

Per approfondimenti sulla [proposta](#) di regolamento della Commissione europea relativa alla revisione del quadro normativo per il controllo degli investimenti esteri nell'Unione si veda il [dossier](#) predisposto dal Servizio RUE.

Il Consiglio e il Parlamento europeo, nell'ambito della procedura legislativa ordinaria, hanno [raggiunto](#) un [accordo provvisorio](#) sulla proposta l'11 dicembre 2025. Si attende pertanto l'adozione formale da parte dei colegislatori.

Presso la **Camera**, la proposta è stata esaminata, ai fini della verifica di conformità al principio di sussidiarietà, dalla **Commissione Politiche dell'UE**, che il 24 aprile 2024 ha approvato un [documento](#) recante una **valutazione conforme**, non ritenendola tuttavia pienamente conforme al principio di proporzionalità.

Ungheria e **Polonia** avrebbe infine criticato la proposta in merito al conferimento di ampie deleghe previste alla Commissione europea.

La posizione di Confindustria

Confindustria ha espresso la propria posizione sulla proposta attraverso un *position paper* di aprile 2026. Pur **giudicando con favore** la presentazione dell'IAA nell'ottica di una politica industriale europea più attiva, Confindustria sostiene che la proposta **affidi in misura troppo ampia poteri** alla **Commissione europea** in merito alla definizione successiva di criteri, metodologie e condizioni applicative, mediante la facoltà di adottare atti delegati e di esecuzione, rischiando di generare incertezza per le imprese.

Sostiene poi che sia **necessario**, ai fini del rafforzamento dell'autonomia strategica in materia di catene di approvvigionamento e riduzione delle dipendenze, **imporre** anche il **requisito** della **stabile organizzazione** nel **territorio europeo** per operatori economici e produttori appartenenti ai settori delle industrie ad alta intensità energetica inclusi nella proposta. Inoltre, ritiene sia necessario **assicurare** che i **requisiti** di **tracciabilità non generino costi insostenibili** per le filiere coinvolte e prevedere che la stazione appaltante determini la base d'asta facendo riferimento ai prezzi di mercato dei prodotti di origine europea, in modo da assicurare una **concorrenza equa**. Sempre in riferimento ai requisiti di preferenza europea, sottolinea l'esigenza di **includere nuovi settori** solo dopo aver **valutato** le **specificità** di **ogni mercato**, mantenendo un dialogo costante con i portatori di interesse.

In relazione al perimetro geografico dei requisiti di equivalenza, Confindustria è a favore di una **valutazione attenta** nell'**individuazione** dei **Paesi partner**, in modo da verificare effettive condizioni di accesso reciproco.

Data la stretta relazione tra accelerazione industriale e processi autorizzativi, è accolta infine con interesse l'introduzione del concetto di aree di accelerazione

industriale, sottolineando l'esigenza di semplificare le autorizzazioni relative ai prodotti *bio-based* innovativi.

Le reazioni internazionali

Da fonti di stampa si apprende che un portavoce del **Ministero del Commercio cinese** ha affermato che la proposta, imponendo requisiti restrittivi sugli investimenti esteri, potrebbe **violare i principi** dell'Organizzazione Mondiale del Commercio (**OMC**). Inoltre, le disposizioni sulla preferenza europea costituirebbero, secondo il Ministero, una **discriminazione istituzionale**.

La Cina ha inviato i propri commenti sulla proposta alla Commissione europea il 24 aprile scorso, dichiarandosi **pronta a dialogare** per mitigare l'impatto delle disposizioni. Se tale confronto non dovesse portare a risultati il Governo cinese potrebbe adottare **contromisure** per tutelare gli interessi delle sue imprese.

Contesto, motivazioni dell'intervento, consultazione dei portatori di interessi e valutazione di impatto

Contesto

Nell'attuale ciclo istituzionale, l'**attività strategica** della Commissione europea relativamente al **mercato unico** e alla **politica industriale** si articola principalmente in **quattro ambiti** di lavoro:

1) lo **sviluppo** del **mercato interno**;

La Commissione intende **eliminare** le **barriere** che determinano la frammentazione del mercato unico soprattutto negli ambiti considerati strategici, come i settori dell'energia, del mercato dei capitali e delle telecomunicazioni.

Uno [studio](#) del Fondo monetario internazionale (FMI) stima che gli **ostacoli interni** al mercato unico **equivalgono a tariffe** del **45%** sulle **merci** e del **110%** sui **servizi**.

Il **Vicepresidente** esecutivo della Commissione per la prosperità e la strategia industriale, Stéphane **Séjourné**, durante l'[audizione](#) congiunta con alcune Commissioni parlamentari di Camera e Senato in merito alle tematiche di sua competenza, svoltasi l'8 aprile 2026, ha riferito che negli ultimi decenni le **imprese europee** si sono generalmente **internazionalizzate** nei mercati esteri, mentre hanno **approfittato di meno** delle possibilità offerte dall'**europeizzazione**. In questo contesto la Commissione persegue due strade: *i*) la **riduzione** degli **oneri amministrativi**, in particolare mediante l'adozione di pacchetti *omnibus* di semplificazione; e *ii*) l'**eliminazione** delle **differenze burocratiche** tra Stati membri.

Per approfondimenti sui dieci pacchetti *omnibus* presentati finora dalla Commissione europea si veda [la pagina web](#) a cura del Consiglio mentre sullo stato di avanzamento dei singoli pacchetti si veda anche la [pagina web](#) curata dalla Commissione europea.

La Commissione europea ha recentemente [presentato](#), il 28 aprile scorso, il [piano](#) finalizzato a **garantire un quadro legislativo più semplice ed efficiente** attraverso

diverse azioni, tra le quali, ad esempio, l'affrontare le incoerenze, le sovrapposizioni e le disposizioni eccessivamente complesse nei settori prioritari. Il [programma](#) di lavoro della Commissione per il 2026 prevede la presentazione di altri tre *omnibus* di semplificazione della normativa: prodotti energetici e fiscalità (previsti nel secondo semestre), e un *omnibus* Cittadini (quarto semestre).

Nella [strategia per il mercato unico](#) sono stati individuati i **dieci** maggiori **ostacoli** (“**terrible ten**”) alla creazione di un **mercato interno europeo** più semplice, solido e senza barriere, in modo da valorizzare il potenziale di un mercato di 450 milioni di consumatori.

Più nel dettaglio, i problemi individuati sono: 1) norme UE eccessivamente complesse; 2) mancanza di titolarità del mercato unico da parte degli Stati membri; 3) difficoltà nella costituzione e nella gestione delle imprese; 4) difficoltà nel riconoscimento delle qualifiche professionali; 5) lunghi ritardi nella definizione delle norme con ripercussioni sull'innovazione e sulla competitività; 6) norme frammentate in materia di imballaggi, etichettatura e rifiuti; 7) norme armonizzate sui prodotti obsolete e non conformità dei prodotti; 8) regolamentazione nazionale dei servizi restrittiva e divergente; 9) procedure onerose per il distacco temporaneo dei lavoratori; e 10) restrizioni territoriali dell'offerta.

In tale contesto, la Commissione europea ha recentemente presentato la [proposta](#) di regolamento **EU Inc.** volta a istituire il **28° regime** dell'Unione, una **forma societaria europea digitale facoltativa** concepita per facilitare l'avvio, il funzionamento e la crescita delle imprese nell'UE. Il Vicepresidente Séjourné, durante l'audizione sopra richiamata, ha sottolineato il **potenziale innovativo** della proposta che fornirà alle imprese la possibilità di usufruire di un **insieme unico e armonizzato di norme societarie** per registrarsi in tutta l'Unione **in 48 ore** e a un **costo** inferiore di **100 euro**, senza obblighi in materia di capitale sociale minimo.

Per approfondimenti sul portafoglio e sullo stato di attuazione delle misure riconducibili al Vicepresidente esecutivo si veda il [dossier](#) predisposto dai servizi di documentazione di Camera e Senato in occasione dell'audizione dell'8 aprile scorso.

2) la **diversificazione** delle **dipendenze**;

La Commissione europea sta attuando una **strategia** volta alla diversificazione delle dipendenze mediante l'**ampliamento** della **rete di accordi commerciali** con i Paesi considerati *partner* al fine di garantire agli Stati membri un accesso competitivo ai mercati terzi e ai fattori di produzione essenziali e diversificare le esportazioni e le importazioni per non dipendere da un solo mercato. Negli ultimi mesi l'UE ha **concluso i negoziati**:

- con l'[Indonesia](#) per un accordo di partenariato economico globale e un accordo sulla protezione degli investimenti il 23 settembre 2025;
- con l'[India](#) per un [accordo di libero scambio](#) il 27 gennaio 2026;
- con l'[Australia](#) per un [accordo di libero scambio](#) il 24 marzo 2026; contestualmente le Parti hanno annunciato l'adozione di un partenariato innovativo in materia di sicurezza e difesa.

Il 17 gennaio 2026, inoltre, l'UE e il **Mercosur** hanno firmato l'accordo di partenariato e l'accordo commerciale provvisorio.

Per approfondimenti sul Mercosur si veda il [dossier](#) predisposto dal Servizio RUE della Camera e la [pagina tematica](#) curata dalla Commissione europea.

Inoltre il 24 aprile 2026 UE e **Stati Uniti** hanno [firmato](#) un *memorandum* d'intesa per un **partenariato strategico** sui **minerali critici** finalizzato a costruire catene di approvvigionamento di minerali critici sicure e sostenibili.

3) la **mobilitazione** degli **investimenti**;

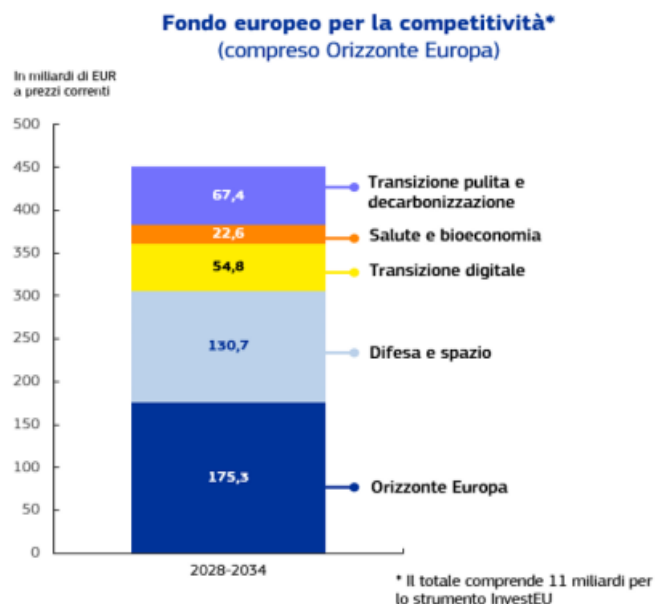
Nel [Patto per l'industria pulita](#) (*Clean Industrial Deal*), il **piano operativo** della Commissione per **sostenere** l'**industria europea** coniugando il processo di decarbonizzazione con il rilancio della competitività, viene individuata la necessità di mobilitare i **finanziamenti necessari** per sostenere i processi manifatturieri puliti nell'UE.

Per approfondimenti sul Patto si veda il [dossier](#) predisposto dal Servizio RUE della Camera dei deputati.

Presso la **Camera**, il Patto è stato esaminato ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento sia dalla **Commissione Attività produttive**, sia, in sede consultiva, dalla **Commissione Politiche dell'UE**. La prima ha approvato, il 31 luglio 2025, un [documento](#) in cui esprime una **valutazione positiva**, ritenendo indispensabile tuttavia che esso sia **modificato** prevedendo, tra le altre cose: *i*) considerevoli **stanziamenti** del **bilancio** dell'UE, essenziali per conseguire l'obiettivo di decarbonizzare accrescendo al contempo la competitività industriale; *ii*) l'adozione tra i principi guida della decarbonizzazione di un **approccio tecnologicamente neutrale**; *iii*) **piani specifici** anche per altri **settori ad alta intensità energetica**, come quello ceramico, cartario e della produzione di carburanti rinnovabili e a basse emissioni. La Commissione Politiche dell'UE ha adottato invece un [parere favorevole](#) con alcune **osservazioni**.

Nella [relazione programmatica](#) sulla partecipazione dell'Italia all'UE per il **2026**, trasmessa al Parlamento lo scorso 10 febbraio, il **Governo** sottolinea come le iniziative legislative promosse dalla Commissione europea nell'ambito del Patto per l'industria pulita devono contemperare il processo di decarbonizzazione in atto con una logica di **sostenibilità socioeconomica**, sfruttando tutte le soluzioni disponibili con un approccio tecnologicamente neutrale.

Per **mobilitare** maggiori **finanziamenti a livello dell'UE** la Commissione europea, nell'ambito delle proposte sul nuovo Quadro finanziario pluriennale (QFP) dell'UE per il periodo 2028-2034, ha proposto la creazione di un nuovo [Fondo europeo per la competitività](#) che si concentrerebbe sugli investimenti in quattro priorità politiche: transizione pulita e decarbonizzazione industriale; salute, biotecnologie e bioeconomia; *leadership* digitale e resilienza; industria della difesa e spazio. Anche [Orizzonte Europa](#) rientrerebbe nel Fondo.



L'Italia si è espressa **favorevolmente** sulla creazione di un Fondo europeo per la competitività. Ha chiesto, tuttavia, che esso sostenga anche le PMI e le **industrie** che affrontano transizioni complesse, come quelle **tradizionali** (ad esempio chimica, metallurgia, *automotive*), e che i finanziamenti si basino sul principio di **neutralità tecnologica**.

Per approfondimenti sulle proposte relative al QFP dell'UE 2028-2034 si veda il [dossier](#) predisposto dal Servizio RUE della Camera.

Parallelamente la Commissione europea intende attuare le misure annunciate nella [strategia](#) sull'**Unione dei risparmi e degli investimenti (SIU)** per **mobilitare** anche gli **investimenti privati**.

Per approfondimenti si veda la sezione "Mobilitare gli investimenti" della sessione III del [dossier](#) predisposto dai servizi di documentazione di Camera e Senato in occasione delle comunicazioni del Presidente del Consiglio Meloni in vista del Consiglio europeo del 19 e 20 marzo. In merito alle **recenti proposte** avanzate dalla Commissione concernenti la SIU, la **Commissione Politiche dell'UE** della Camera ha esaminato, ai fini della verifica di conformità al principio di sussidiarietà, le proposte finalizzate a razionalizzare e rafforzare il quadro relativo alla vigilanza (*c.d. pacchetto MISP*), adottando, l'11 marzo 2026, un [parere motivato](#). Per approfondimenti sul pacchetto MISP si veda il [dossier](#) predisposto dal Servizio RUE.

In relazione alla necessità di mobilitare maggiori investimenti, durante l'audizione dell'8 aprile 2026 (v. *supra*), il Vicepresidente **Séjourné** ha inoltre **sottolineato** che anche il **CBAM** è uno **strumento** concepito **per favorire** l'**innovazione** dell'**industria europea**, **ma che**, considerato che la maggior parte dei ricavi del meccanismo sono utilizzati nel bilancio

UE per finanziare altri obiettivi, **appare** non come un meccanismo di investimenti bensì come uno **strumento di tassazione**.

Nell'ambito della [proposta](#) di decisione relativa alle risorse per il 2028-2034, la Commissione europea ha proposto che il 75% delle entrate derivanti dalla vendita dei certificati CBAM confluisca nel bilancio UE come **risorsa propria** (v. [dossier](#) Servizio RUE), mentre nella [proposta](#) di regolamento che istituisce il **Fondo temporaneo per la decarbonizzazione**, l'**articolo 3** specifica che il **finanziamento** del Fondo è a **carico degli Stati membri**, che devono corrispondere il 25% delle entrate che riscuotono con la vendita dei certificati CBAM in relazione alle emissioni incorporate dichiarate per il 2026 e il 2027 (v. [dossier](#) RUE).

4) la **tutela della politica industriale**.

In un contesto globale contrassegnato da una crescente competizione economica, la Commissione europea ha avviato la definizione di una **strategia** volta a valorizzare, tramite un approccio organico e trasversale, la **vocazione industriale**, e in particolare manifatturiera, dell'UE, sostenendola nella duplice transizione ecologica e digitale, rilanciandone la **competitività** a livello mondiale ed aumentandone l'**autonomia strategica**.

Dando attuazione a quanto preannunciato nella [Bussola](#) per la competitività e nel *Clean Industrial Deal* (v. *supra*), la Commissione ha pertanto **presentato specifiche proposte** legislative, come la proposta in esame e la [revisione](#) del regolamento sulle materie prime critiche, nonché piani settoriali per [acciaio](#) e alluminio, [chimica](#) e [automotive](#).

Per approfondimenti sulle specifiche proposte e sui piani d'azione presentati si veda il [dossier](#) predisposto dai servizi di documentazione di Camera e Senato in occasione dell'audizione del Vicepresidente **Séjourné** dell'8 aprile 2026.

L'industria manifatturiera nell'UE

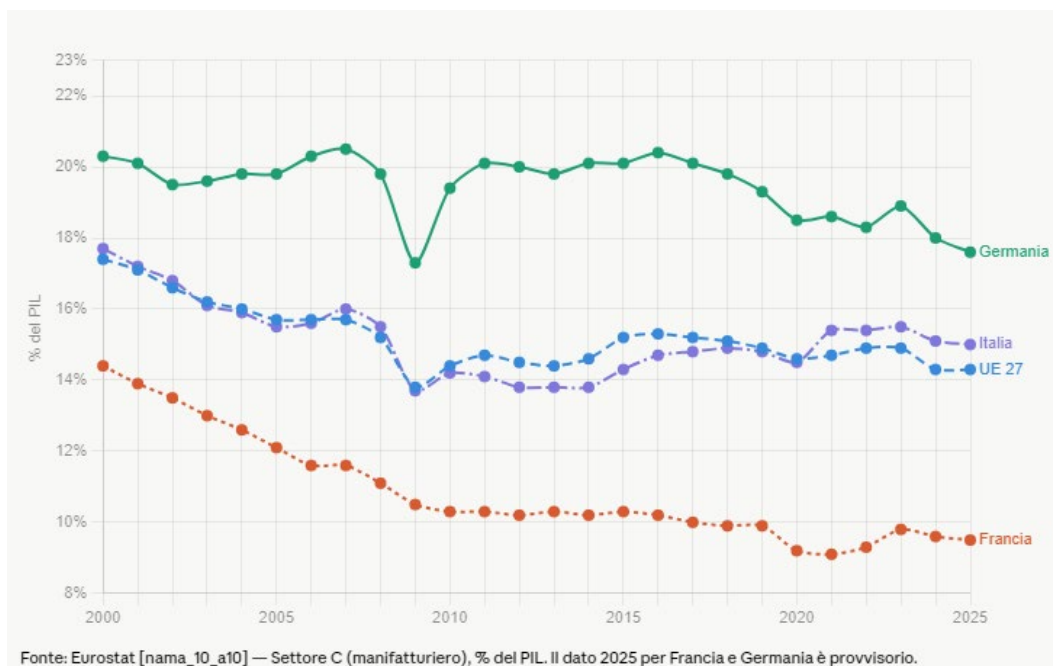
La **vocazione manifatturiera** di molti sistemi economici europei è evidente, a partire da quelli tedesco, italiano e francese: nel 2023 il settore manifatturiero [impiegava](#) 30,2 milioni di persone (con 2,16 milioni di imprese) e [generava](#) 2,46 miliardi di euro di **valore aggiunto**, risultando il settore più importante dell'economia dell'UE per il suo contributo all'occupazione e al valore aggiunto.

Nel 2023 il [valore aggiunto](#) dell'industria tedesca è stato di circa 774 miliardi di euro, quello dell'**industria italiana** di circa **321 miliardi** e quello dell'industria francese di circa 291 miliardi. La Germania impiegava 8,16 milioni di persone con 201 mila imprese, l'**Italia** 3,91 milioni di persone con circa **352 mila imprese** e la Francia 3,26 milioni di persone con 266 mila imprese.

Secondo [dati](#) di Confindustria, la **manifattura italiana** mantiene un ruolo rilevante nel contesto internazionale e per l'economia nazionale: è **l'8ª al mondo e la 2ª in Europa per dimensioni** e genera il **15% del PIL italiano** - percentuale che raddoppia considerando l'indotto. Inoltre, realizza il 35% degli investimenti in macchinari e attrezzature e il 50% della spesa in ricerca e sviluppo. Presenta un grado di diversificazione molto elevato

rispetto alle altre manifatture europee ed è caratterizzata da un'elevata apertura ai mercati internazionali e da una composizione dell'*export* ampiamente diversificata. È infine **orientata ancora verso le piccole e micro imprese**.

Tuttavia, la **quota** del settore manifatturiero **sul PIL** dell'UE è **diminuita** dal 20,8% (17,4% se si considera l'UE a 27) del 2000 all'attuale 14,3%. Di seguito un grafico elaborato dal Servizio RUE su dati Eurostat: anche nelle tre principali economie europee la quota del manifatturiero sul PIL è scesa negli ultimi 25 anni (Germania dal 20,3 al 17,6%; Francia dal 14,4 al 9,5%; Italia dal 17,7 al 15%).



La contrazione delle attività manifatturiere è in parte ascrivibile alla crescita della concorrenza di altri Paesi, soprattutto della Cina, e alla delocalizzazione di attività ad alta intensità di lavoro in Paesi con un costo del lavoro inferiore.

Allo stesso tempo, osserva la Commissione, le industrie manifatturiere rappresentano circa il **26% delle emissioni totali di gas serra dell'UE**.

I **settori industriali interessati** dall'IAA, in particolare le industrie ad alta intensità energetica, la produzione di tecnologie a zero emissioni nette e l'industria automobilistica, pur rappresentando una **quota limitata** della produzione manifatturiera dell'UE (circa il **15%**), svolgono un **ruolo strategico** in quanto sia fornitori a monte, sia motori degli ecosistemi industriali a valle, tra cui costruzioni, mobilità, energia, spazio e difesa. La [valutazione d'impatto](#) della Commissione contiene una loro **analisi** approfondita (v. *infra*).

Ciò che emerge è che questi settori - ma più in generale il sistema industriale europeo - sono sotto pressione per una serie di fattori concomitanti che ne stanno minando la capacità produttiva e commerciale. Anzitutto, il **costo elevato**

dell'energia che costituisce **uno dei principali fattori di svantaggio competitivo** dell'industria europea rispetto ai concorrenti globali. Poi vi è la **tensione tra decarbonizzazione e competitività**: la Commissione rileva che le tecnologie necessarie per decarbonizzare le industrie ad alta intensità energetica non sono ancora competitive sotto il profilo dei costi e in molti casi non hanno raggiunto una maturità tecnologica sufficiente per la scala industriale, con il rischio che gli obiettivi climatici vengano perseguiti a scapito della base produttiva. Vi è inoltre la **dipendenza europea da catene di approvvigionamento**, anche per le materie prime, che espone l'industria europea a rischi considerevoli. Infine, si registra una **carenza di investimenti** per la transizione quando al contrario essi dovrebbero essere considerevoli, complessivamente nell'ordine di oltre 1.000 miliardi di euro entro il 2050 solo per i settori analizzati dalla valutazione d'impatto.

Le industrie ad alta intensità energetica

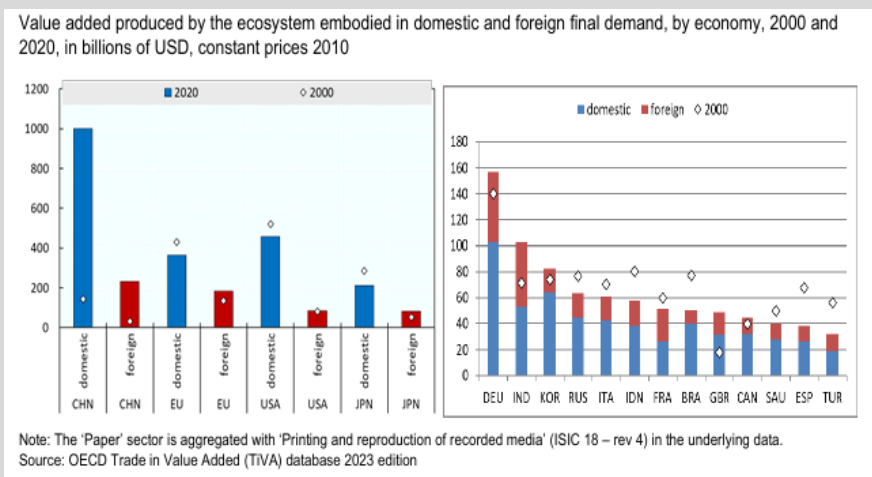
L'allegato 7 della [valutazione d'impatto](#) esamina anzitutto **alcuni settori industriali dell'UE** (alluminio, cemento, ceramica, chimica, plastica, vetro, carta e cellulosa, raffinazione di petrolio e gas e acciaio) i cui processi produttivi sono caratterizzati da un **alto consumo energetico** e da un'**intensità di emissioni elevata** e difficile da ridurre, che rende la **decarbonizzazione costosa e complessa** ed essenziali investimenti di ragguardevole entità.

Le industrie ad alta intensità energetica, da sole, rappresentano il **22%** delle **emissioni** totali di gas serra dell'UE, più di tre quarti di tutte le emissioni industriali. I settori dell'acciaio e del cemento sono i principali responsabili delle emissioni, a seguire l'industria chimica.

Sono settori, specifica la Commissione, che hanno **perso una quota significativa del mercato dell'UE** nell'ultimo decennio. A decorrere dal 2021 i loro volumi di produzione sono diminuiti di più rispetto ad altri settori manifatturieri; i divari in termini di costi con altre regioni del mondo si sono ampliati e le **quote delle importazioni sono aumentate**, in particolare per i metalli di base e i prodotti chimici; i tassi di utilizzo degli impianti rimangono a livelli insostenibilmente bassi. In sostanza la decarbonizzazione non procede a ritmi abbastanza rapidi per raggiungere gli obiettivi climatici dell'UE.

Merita segnalare uno [studio](#) dell'**OCSE**, pubblicato lo scorso anno, che fornisce una panoramica globale dell'ecosistema delle industrie ad alta intensità energetica confrontando tra l'altro la situazione dell'UE con quella di altre economie, *in primis* statunitense e cinese. Nel rimarcare preliminarmente che le industrie ad alta intensità energetica sono **componenti chiave della base industriale delle economie OCSE**, lo studio evidenzia che il loro contributo al valore aggiunto e all'occupazione è più basso nell'UE e negli Stati Uniti rispetto alla Cina. Tuttavia, osserva l'analisi, nelle economie europee e statunitense esse assumono rilevanza per molti settori a valle, come l'edilizia, la lavorazione dei metalli, l'industria automobilistica e la meccanica, rendendole particolarmente importanti per la competitività complessiva. Lo studio, a cui si rimanda per maggiori dettagli, evidenzia che, come mostrato dalla figura sottostante, tra il 2000 e il 2020

la **Cina** è diventata l'**attore principale** nell'ecosistema globale delle industrie ad alta intensità energetica, un primato che è stato trainato principalmente dalla domanda interna. Dopo la Cina, le economie che producono la maggior parte del valore aggiunto nell'ecosistema di tali industrie sono gli Stati Uniti, l'UE e il Giappone.

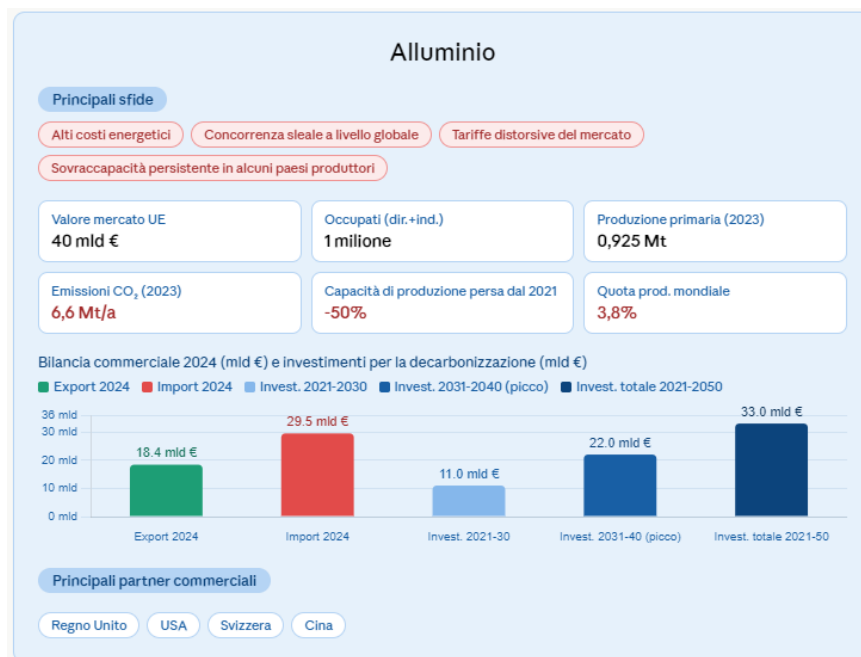


Lo studio sostiene altresì che, successivamente al 2020, specie negli anni 2022 e 2023 (ultimo anno preso in considerazione dallo studio medesimo) lo **shock** energetico ha gravemente compromesso la competitività dei produttori dell'UE, determinando un **calo sostanziale della produzione**, avendo inciso pesantemente sui costi della produzione stessa. Il calo è problematico, conclude lo studio, in quanto potrebbe limitare la capacità di investimento del settore, rallentando la tanto necessaria sostituzione degli impianti inquinanti e la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio.

I grafici sottostanti, elaborati dal Servizio RUE della Camera dei deputati sulla base del contenuto della valutazione d'impatto, riportano per ciascun settore, i dati principali, le sfide da affrontare e i fabbisogni di investimento.

Alluminio

Il settore dell'**alluminio** versa in uno **stato critico** in termini di **erosione della base produttiva**: ha perso il 50% della capacità produttiva dal 2021 e detiene una quota mondiale solo del 3,8%. Il deficit commerciale evidenzia che l'UE sta diventando **sempre più dipendente dall'estero**.



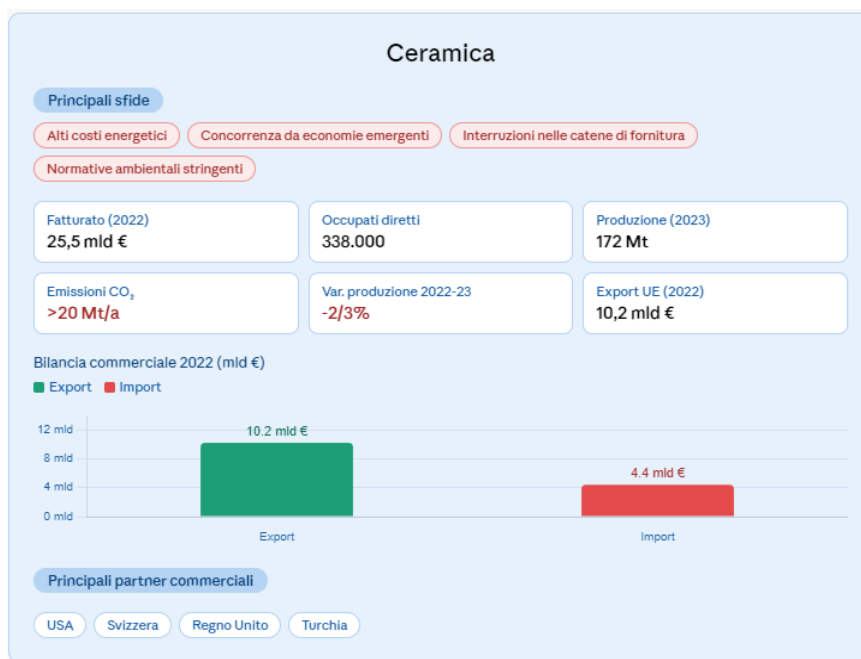
Cemento

La **decarbonizzazione** nel settore del **cemento** - fortemente interconnesso con quello delle costruzioni - è molto **costosa e complessa**. I principali produttori europei sono Germania, **Italia**, Francia e Spagna.



Ceramica

Il settore della **ceramica** conserva ancora una **buona competitività internazionale**, come mostra anche il dato sulla bilancia commerciale, messa tuttavia alla prova dagli **alti costi energetici** e dalla **concorrenza** delle economie emergenti, come testimonia il calo produttivo del 2-3% nel biennio 2022/23. I principali produttori europei sono **Italia**, Germania, Francia e Spagna.



Chimica

La crisi del settore della **chimica** è evidenziata dal calo del 14% della produzione in soli due anni (2021-2023), con **200.000 posti di lavoro a rischio**. Il settore ha ancora un notevole **surplus commerciale**, il che suggerisce che la competitività è ancora forte, sebbene in rapido **deterioramento**. Alti i fabbisogni di investimento: 260 miliardi di euro solo nel ventennio 2031-2050. I principali produttori europei sono Germania, Francia, Olanda, **Italia** e Belgio.



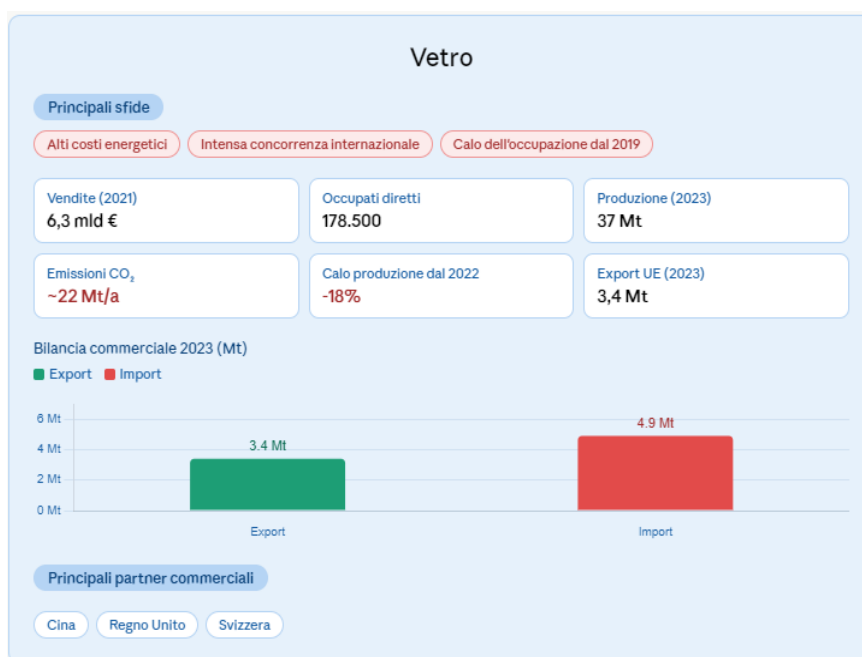
Plastica

Marcato il **calo produttivo** del settore della **plastica**: da 62,3 a 54,6 milioni di tonnellate tra il 2018 e il 2024, con un ulteriore -13% negli ultimi due anni. Secondo la Commissione la transizione verso plastiche a basse emissioni offre tuttavia un'opportunità concreta di crescita.



Vetro

Il settore del **vetro** registra un brusco **calo della produzione** dal 2022 (-18%) e una riduzione costante dell'occupazione dal 2019. Dall'analisi della Commissione emerge che il settore rischia di perdere capacità produttiva in modo irreversibile prima che le nuove tecnologie raggiungano la maturità commerciale. I principali produttori europei sono Germania, Francia, **Italia** e Polonia.



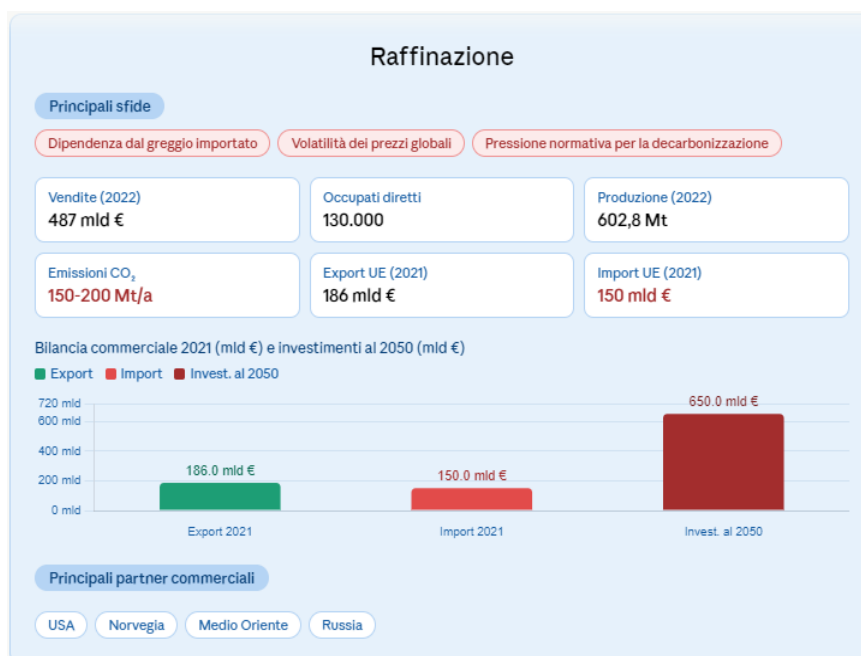
Carta e cellulosa

Il settore della **carta** e della **cellulosa** ha ridotto le emissioni del 46% dal 2005, un risultato che dimostra, secondo la Commissione, che la decarbonizzazione industriale è possibile quando le tecnologie sono mature e i prezzi dell'energia favorevoli. Resta tuttavia un settore **vulnerabile all'instabilità geopolitica** che può incidere sulle catene di approvvigionamento forestale. I principali produttori europei sono Svezia, Finlandia, Portogallo e Germania.



Raffinazione

Il settore della **raffinazione** è quello con il **fabbisogno di investimento** più **elevato** in assoluto (650 miliardi al 2050) e con le **emissioni più alte** (fino a 200 milioni di tonnellate/anno). La **dipendenza dalle importazioni** di greggio rimane una vulnerabilità geopolitica strutturale.



Acciaio

Il settore dell'**acciaio** è in **crisi**: l'UE è il terzo produttore mondiale (dopo Cina e India) ma con un utilizzo della capacità al 65% (ben al di sotto della soglia minima dell'85% per la sostenibilità economica) e con la perdita di 34 milioni di tonnellate di produzione dal 2018 e quasi 100 mila posti di lavoro negli ultimi 15 anni. La transizione verso l'acciaio verde richiede grandi quantità di idrogeno verde a prezzi competitivi. I principali produttori europei sono Germania, **Italia**, Olanda e Spagna.



L'automotive

L'allegato 7 della valutazione d'impatto analizza anche l'**automotive**.

Il settore automobilistico rappresenta un **comparto fondamentale** dell'economia europea e ricopre una posizione di primo piano a livello internazionale, restando tuttora un esportatore netto di automobili. Il settore è caratterizzato da diversi **produttori leader al mondo**, tra cui Volkswagen, Peugeot, Volvo, BMW, Stellantis e Daimler, ed è sede anche di **grandi fornitori di componenti**, come Bosch, Continental, ZF Friedrichshafen e Michelin, che sono supportati da una moltitudine di piccole e medie imprese e società a media capitalizzazione. Il settore ha anche un **impatto significativo su altri comparti industriali**, tra cui acciaio, prodotti chimici e tessili.

L'industria automobilistica contribuisce per **circa il 7% al PIL dell'Unione** (rappresenta **un terzo degli investimenti privati in ricerca e sviluppo (R&S)** nell'UE e occupa (direttamente e indirettamente) **circa 13,8 milioni di lavoratori** (il 6,1% dell'occupazione totale dell'UE).

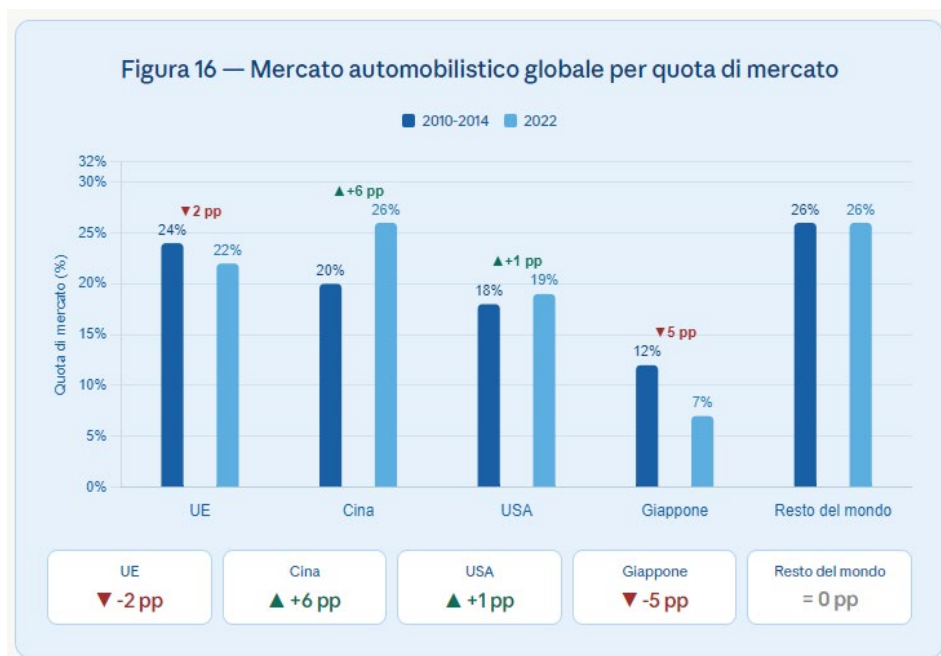
Per approfondimenti, si vedano: i) la [scheda](#) "The crisis facing the EU's automotive industry" predisposta dal Servizio di ricerca del Parlamento europeo; ii) la [pagina web](#) "Automotive industry"

della Commissione europea; la [pubblicazione](#) “*State of play and future challenges of automotive regions*” del Comitato europeo delle regioni.

La **filiera automobilistica** dell'UE è **dispersa** in più Stati membri. Storicamente, paesi come **Germania, Svezia, Francia, Italia e Spagna** occupano una posizione **centrale** nell'industria automobilistica europea; negli ultimi decenni un **ruolo più significativo** è stato tuttavia assunto anche da **Polonia, Repubblica Ceca, Ungheria, Slovacchia e Romania**, soprattutto in ragione del fatto che i produttori dell'Europa occidentale hanno esternalizzato parti della loro rete di fornitori e della loro produzione nell'Europa centrale e orientale, dove i costi della manodopera sono relativamente più bassi.

Il settore sta attraversando un **periodo di trasformazione strutturale e di sfide senza precedenti**. È pienamente coinvolto nella transizione verso veicoli a emissioni zero e nell'integrazione delle nuove tecnologie digitali, come l'intelligenza artificiale. Deve inoltre affrontare **seri problemi di competitività** in relazione ai rischi derivanti dalle catene di approvvigionamento, dalle dipendenze di importazioni di materie prime e dagli **alti costi dell'energia**, in un contesto di crescente **concorrenza globale**, spesso **sleale**, che vede il consolidamento della Cina quale principale esportatore globale di automobili.

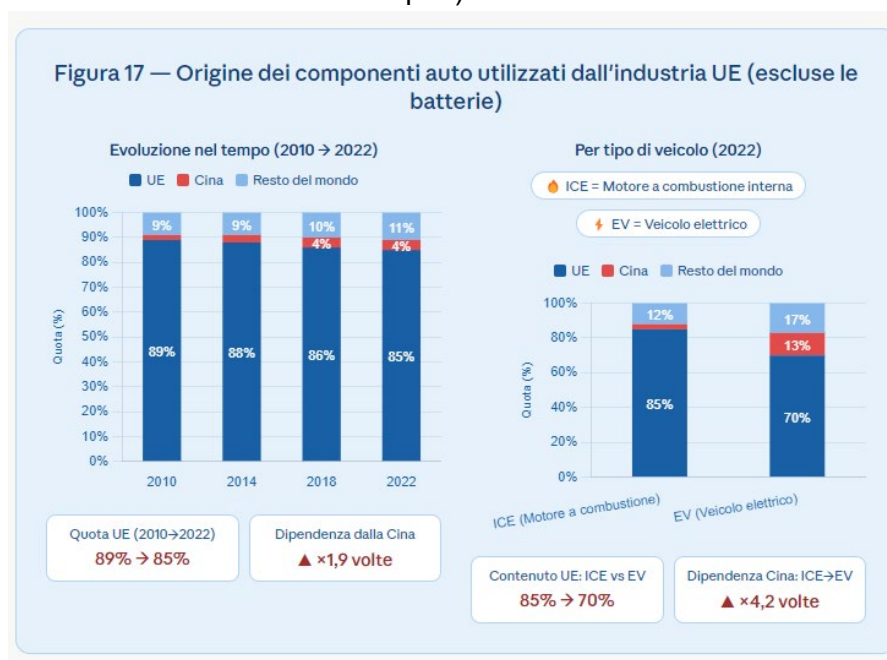
I dati più recenti rivelano una **progressiva erosione** della **leadership** dell'UE: sul fronte della competitività globale, la quota dell'UE nel mercato automobilistico mondiale è scesa dal 24% (2010-2014) al 22% nel 2022, mentre la Cina è salita dal 20% al 26% nello stesso periodo (grafico elaborato dal Servizio RUE su dati della Commissione europea). Il divario si accentua nei veicoli elettrici.



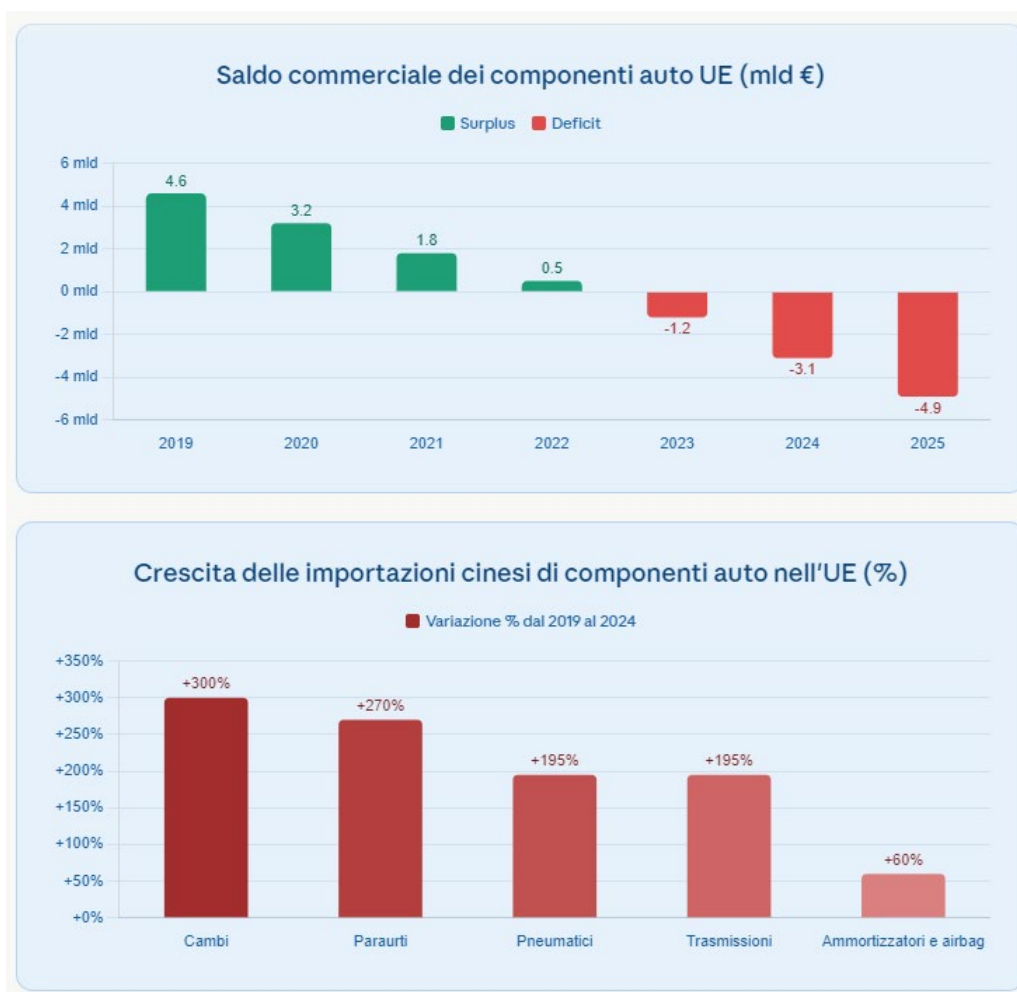
Per approfondimenti si veda anche il [report](#) “*Economic and Market Report: Global and EU auto industry – First half 2025*” dell'Associazione europea dei produttori di automobili

(ACEA) che contiene dati sulla vendita, la produzione e il commercio di veicoli in Europa e nel mondo nella prima metà del 2025.

Per le auto a motore termico, inoltre, l'85% dei **componenti** proviene dall'UE, ma per i **veicoli elettrici** questa quota scende al 70%, con la **dipendenza dalla Cina** quadruplicata rispetto alle auto tradizionali (grafico elaborato dal Servizio RUE su dati della Commissione europea).



Sul fronte commerciale dei componenti, il saldo è passato da un *surplus* di 4,6 miliardi nel 2019 a un *deficit* di 4,9 miliardi nel 2025, con importazioni cinesi cresciute del 300% per i cambi, del 270% per i paraurti e del 195% per pneumatici e trasmissioni (grafici elaborati dal Servizio RUE su dati della Commissione).



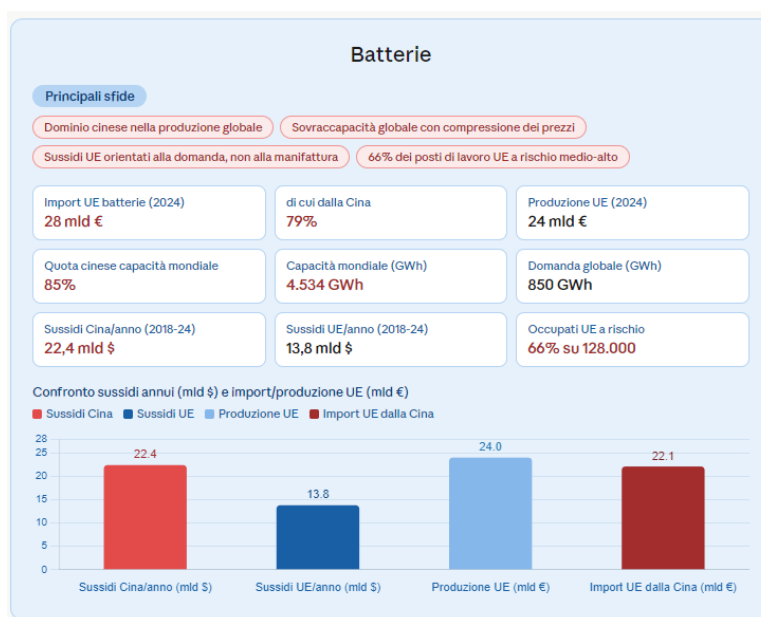
Tecnologie per l'energia pulita

L'allegato 7 della valutazione d'impatto analizza infine due tecnologie chiave per la transizione energetica (**batterie e solare fotovoltaico**) evidenziando, in tutti e due i casi, una **dipendenza strutturale e crescente dalla Cina**, che ha costruito una posizione di leadership lungo l'intera catena del valore. I grafici sottostanti sono stati elaborati dal Servizio RUE della Camera dei deputati sulla base dei dati contenuti della valutazione d'impatto.

Batterie

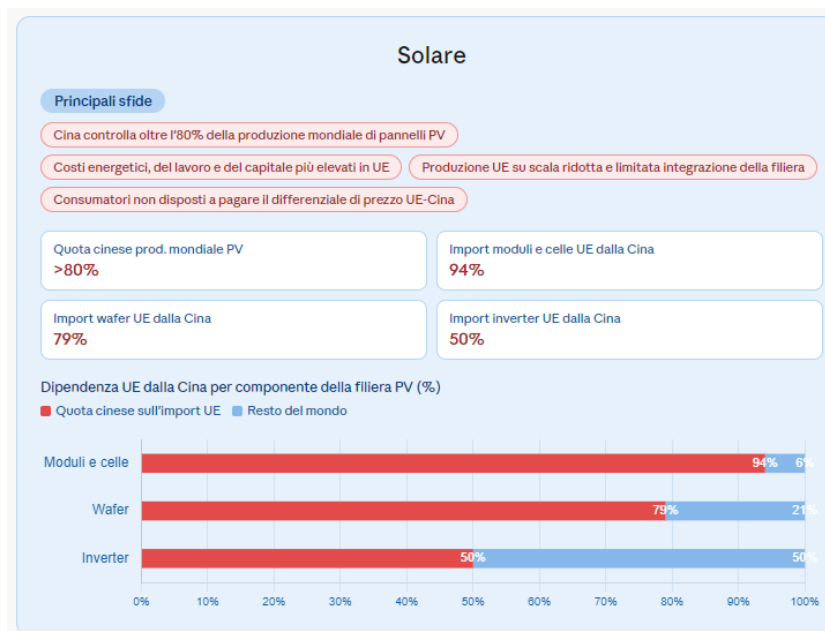
Nel 2024 l'UE ha **importato** circa 28 miliardi di euro di batterie, di cui il **79% dalla Cina** (e il 5% dalla Corea del Sud), a fronte di una produzione europea del valore di 24 miliardi. **La Cina controlla l'85% della capacità produttiva mondiale**. Tra il 2018 e il 2024 la Cina ha investito in media 22,4 miliardi di dollari/anno (oltre il 50% destinato alla produzione industriale), contro i 13,8 miliardi

dell'UE, di cui però **l'89% in incentivi alla domanda**. Il settore supporta circa 128.000 posti di lavoro nell'UE, di cui il 66% a rischio medio-alto.



Solare

La **Cina controlla oltre l'80% della produzione mondiale di pannelli fotovoltaici (PV)**. **L'UE importa** dalla Cina il 94% dei propri moduli e celle fotovoltaici, il 79% dei wafer e il 50% degli inverter e deve far fronte a costi energetici, del lavoro e del capitale più elevati, a una produzione su scala ridotta e a una limitata integrazione della catena del valore.



Le motivazioni dell'intervento

La Commissione europea sottolinea che l'UE opera in un **contesto globale** profondamente **trasformato**: la competizione internazionale si è intensificata, il progresso tecnologico procede a ritmi serrati e persistono svantaggi strutturali legati ai costi di produzione. A complicare ulteriormente il quadro intervengono **pratiche commerciali scorrette** sul piano internazionale, come il ricorso sempre più frequente da parte di Paesi terzi a sussidi statali volti a garantire vantaggi competitivi alle proprie imprese, oltre alla tendenza a sfruttare le **dipendenze economiche** come **strumento di pressione**. Questi fattori stanno ridisegnando le catene del valore su scala mondiale, mentre le crescenti tensioni geopolitiche amplificano le vulnerabilità esistenti e ne generano di nuove.

Di fronte a questo scenario, l'UE è chiamata ad agire con visione strategica per consolidare la propria resilienza economica, preservare e rafforzare il tessuto industriale, sostenere la competitività nel lungo periodo e fare della transizione climatica un'opportunità di sviluppo industriale.

La **proposta** della Commissione europea si **concentra** pertanto **su tre sfide** di particolare importanza.

La prima riguarda il rischio derivante dalla **dipendenza** dell'Unione da *partner* commerciali extra UE in **settori** considerati **strategici**. Come sottolineato dal [rapporto](#) Draghi sulla competitività europea (v. [dossier](#) RUE), questa condizione espone l'UE a potenziali strumentalizzazioni che potrebbero **comprometterne la sicurezza e la tenuta economica**. Allo stesso tempo, queste industrie strategiche stanno registrando un calo della produzione in Europa, investimenti nella decarbonizzazione più lenti del necessario e una concorrenza globale crescente, aggravata da distorsioni di mercato come i menzionati sussidi sleali.

In questi settori si registra inoltre una preoccupante **carenza di competenze tecnologiche** e capacità produttive per alcune tecnologie chiave, sia nel campo delle emissioni zero sia in quello digitale. Il problema è aggravato da un **approccio frammentato agli investimenti esteri**, che troppo spesso non si traducono in trasferimento di competenze in ambito tecnologico, creazione di posti di lavoro e all'integrazione delle catene del valore nell'UE. Applicando condizioni comuni a tutti gli Stati membri in materia di investimenti esteri strategici, l'iniziativa punta a rendere tali investimenti idonei a **contribuire alla competitività, alla resilienza e alla trasformazione industriale dell'UE**, senza però frammentare il mercato interno. Inoltre, secondo la Commissione europea, **investimenti e collaborazioni di alta qualità tra imprese europee e non europee** apriranno nuove opportunità occupazionali, specialmente nella manifattura avanzata e nei settori a forte componente di ricerca, promuovendo anche uno scambio di competenze in ambito professionale.

La seconda sfida concerne la **debolezza** della **domanda interna** di **prodotti** industriali europei a **basse emissioni di carbonio** e l'assenza di mercati di riferimento consolidati per questi beni. La situazione è resa ancora più complessa

dalla difficoltà di distinguere chiaramente i prodotti a basse emissioni dai loro equivalenti ad alto impatto ambientale e dalla **scarsa disponibilità dei settori a valle** a pagare un sovrapprezzo per i prodotti a basse emissioni di carbonio. Per rispondere a questa criticità, la Commissione ha previsto nel regolamento due strumenti specifici: una **quota riservata ai prodotti fabbricati nell'Unione** e un **sistema di certificazione per i beni a basse emissioni di carbonio**. Queste misure dovrebbero infatti **stimolare la domanda interna**, rafforzando al contempo la competitività dell'industria europea e riducendo la dipendenza da alternative ad alte emissioni o di importazione. Secondo le analisi della Commissione, l'introduzione di un'etichettatura armonizzata per determinate categorie merceologiche, supportata da un meccanismo di verifica, renderà il **mercato più trasparente** e sposterà la competizione dal puro confronto sui prezzi alla valutazione delle prestazioni ambientali. Questo dovrebbe aprire nuove opportunità per le imprese europee, consentendo una **maggiore differenziazione sui mercati internazionali** e attirando investimenti privati verso le tecnologie pulite. Premiando l'innovazione, il sistema contribuirebbe inoltre a tutelare l'occupazione industriale qualificata e a promuovere la riqualificazione professionale lungo l'intera filiera manifatturiera.

La terza problematica affrontata dalla proposta riguarda i **procedimenti autorizzativi** per i progetti di decarbonizzazione industriale, incluse le relative infrastrutture di collegamento. Attualmente queste procedure risultano eccessivamente lunghe, frammentate e caratterizzate da incertezza, con il risultato di rallentare l'avvio e l'espansione delle nuove tecnologie. A ciò si aggiungono le difficoltà nel contenere i rischi degli investimenti e nell'accedere ai finanziamenti necessari. Secondo le valutazioni della Commissione, *iter* di autorizzazione più snelli potrebbero invece accelerare la **realizzazione di progetti manifatturieri su larga scala**, agevolando altresì lo sviluppo di *cluster* industriali nelle aree nazionali di accelerazione della produzione industriale.

La valutazione di impatto

Alla luce del quadro sopra riportato, la [valutazione d'impatto](#) (solo in lingua inglese; una [sintesi](#) è disponibile in italiano) della Commissione ha elaborato e valutato **3 opzioni strategiche**.

Nello specifico, **l'opzione strategica 1** proponeva un'etichetta indicante l'intensità di carbonio per tutti i settori ad alta intensità energetica e mirava a creare mercati guida, introducendo requisiti in materia di basse emissioni di carbonio per i materiali ad alta intensità energetica (acciaio, cemento e alluminio) in determinati settori a valle (automobilistico e delle costruzioni) negli appalti pubblici e nei regimi di sostegno. Proponeva inoltre di introdurre requisiti di produzione nell'UE per le batterie, i sistemi solari fotovoltaici e i componenti dei veicoli nelle procedure di appalto e per i regimi di sostegno pubblico. Per quanto riguarda l'obiettivo di massimizzare i benefici per gli investimenti esteri diretti, introduceva condizioni volontarie per gli investimenti al di sopra di una determinata

soglia per la catena di approvvigionamento delle batterie e potenzialmente per le industrie ad alta intensità energetica pertinenti. Per razionalizzare il rilascio delle autorizzazioni, prospettava una procedura digitale unificata per tutte le autorizzazioni, applicabile all'intero settore manifatturiero. Infine, raccomandava agli Stati membri di agevolare il finanziamento pubblico di progetti in zone industriali.

L'opzione strategica 2 si basava sulla prima opzione ampliandone l'ambito di applicazione e le prescrizioni. Per quanto riguarda i mercati guida, introduceva requisiti in materia di basse emissioni di carbonio e di produzione nell'UE per l'acciaio, il cemento e l'alluminio utilizzati in determinati settori a valle (automobilistico e delle costruzioni) negli appalti pubblici e nei regimi di sostegno. Per specifici investimenti prevedeva condizioni obbligatorie anziché volontarie. L'opzione facilitava ulteriormente le procedure di rilascio delle autorizzazioni introducendo misure supplementari dedicate alle industrie ad alta intensità energetica. Infine, anziché raccomandare, imponeva agli Stati membri di designare zone industriali. L'ambito di applicazione dell'etichetta veniva tuttavia ridotto, con l'imposizione di un'etichetta specifica sull'intensità di carbonio per l'acciaio, accompagnata da etichette dettagliate, da estendere successivamente ad altri materiali ad alta intensità energetica.

L'opzione strategica 3 ampliava ulteriormente le due opzioni precedenti. Per quanto riguarda i mercati guida, introduceva requisiti in materia di basse emissioni di carbonio e di produzione nell'UE per tutto l'acciaio, il cemento e l'alluminio immesso sul mercato per essere utilizzato nel settore automobilistico e delle costruzioni. Estendeva inoltre i requisiti di produzione nell'UE a tutte le batterie, ai veicoli fotovoltaici solari e ai componenti chiave dei veicoli immessi sul mercato. Per quanto riguarda il rilascio delle autorizzazioni, introduceva misure specifiche per le zone industriali.

Nel complesso, la Commissione ha **scelto l'opzione strategica 2** specificando tuttavia che **alcune misure** della proposta si **discostano** da essa, in particolare in tema di procedure di rilascio delle autorizzazioni, ambito di applicazione, conformità ai requisiti in materia di basse emissioni di carbonio, modifiche del regolamento sull'industria a zero emissioni nette in materia di appalti pubblici e in relazione alle aste. La proposta **non segue** inoltre le indicazioni dell'**opzione scelta** di adottare un'etichetta volontaria per l'acciaio a sostegno delle decisioni di investimento nell'acciaio a basse emissioni di carbonio.

Di seguito una panoramica dell'**impatto** dell'opzione scelta in termini di vantaggi, costi, incidenza su aziende, PMI e microimprese e incidenza sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali, secondo le stime elaborate dalla Commissione.

Tale impatto andrebbe tuttavia verificato proprio in considerazione del fatto che la proposta contiene misure che si discostano da quanto delineato nell'opzione strategica scelta. Andrebbe in particolare appurato se e come tali misure potrebbero alterare le stime in termini sia di vantaggi che di costi.

Benefici

La Commissione prevede, nel 2030, un aumento del valore aggiunto lordo (VAL) di circa 445 milioni di euro per l'industria del cemento e di 241 milioni di euro per i settori dell'acciaio e dell'alluminio. Stima inoltre, per l'intera catena del valore del settore automobilistico dei veicoli elettrici, un aumento del valore aggiunto di circa 10,5 miliardi di euro. Le industrie manifatturiere beneficerebbero poi di **risparmi in termini di tempo e costi** grazie al rilascio delle autorizzazioni in modalità digitale, che potrebbero raggiungere i 240 milioni di euro. Secondo la Commissione, l'introduzione di disposizioni sui mercati guida consentirà inoltre di creare e mantenere circa 148 mila posti di lavoro nel 2030. Infine, la Commissione prevede una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di 30,58 milioni di tonnellate di CO₂ solo nel 2030, pari a circa 3.058 milioni di euro di risparmi.

Costi

I **settori a valle**, specifica la Commissione, subiranno **costi di produzione più elevati** a causa delle condizionalità del mercato guida. In termini di VAL, i costi di adeguamento per i fabbricanti di apparecchiature originali del settore automobilistico derivanti dai requisiti in materia di basse emissioni di carbonio e di produzione nell'UE potrebbero comportare una perdita di 291 milioni di euro, mentre il settore delle costruzioni potrebbe registrare una perdita di 691 milioni di euro.

Ad esempio, nel 2030 il prezzo di un veicolo potrebbe aumentare dello 0,225% (69,27 euro) a causa delle disposizioni in materia di acciaio e alluminio a basse emissioni di carbonio, mentre il prezzo di un'autovettura elettrica potrebbe aumentare del 2,2% (630 euro) a causa dei requisiti di produzione nell'UE per le batterie. Il costo di costruzione di un edificio dovrebbe aumentare dello 0,45% a causa dell'uso di prodotti a basse emissioni di carbonio quali acciaio, alluminio e cemento.

I requisiti di produzione nell'UE per l'energia solare fotovoltaica e le batterie comporteranno inoltre **aumenti dei costi per tutti i consumatori** stimati a 685 milioni di euro per i veicoli fotovoltaici solari e a 2.338 milioni di euro per i veicoli elettrici a batteria/elettrici a batteria. Le imprese dovranno far fronte a **costi amministrativi ricorrenti**, principalmente per conformarsi alle disposizioni relative ai mercati guida, per un totale di circa 1,2 milioni di euro, potenzialmente compensati dai risparmi derivanti dalla digitalizzazione del rilascio delle autorizzazioni. Tali costi aggiuntivi diminuiranno a medio termine, in quanto i costi di produzione si ridurranno grazie alle economie di scala e si raggiungerà la parità di costo con i prodotti ad alta intensità di carbonio.

Incidenza su aziende, PMI e microimprese

Le imprese dei settori interessati beneficeranno di un **mercato ampliato** per i prodotti a basse emissioni di carbonio e di **risparmi** in termini di tempo e di costi

associati a una procedura di rilascio delle autorizzazioni più rapida e semplificata. Tuttavia le imprese del **settore a valle**, come l'industria automobilistica e il settore delle costruzioni, potrebbero incorrere in **costi aggiuntivi** legati ai requisiti in materia di basse emissioni di carbonio e/o di contenuto dell'UE, compreso l'aumento dei costi dei materiali. L'aumento dei costi per i settori a valle, per quanto minimo, sarà avvertito in modo più marcato dalle **PMI**.

Impatto sui bilanci e amministrazioni nazionali

Si prevede che le amministrazioni pubbliche sosterranno **costi più elevati negli appalti pubblici e nei regimi di sostegno**, unitamente a **spese amministrative supplementari** per il monitoraggio, le comunicazioni e la conformità. I costi amministrativi annuali potrebbero aumentare fino a 8,92 milioni in tutta l'UE, anche se si prevede che saranno compensati dai **risparmi connessi al rilascio delle autorizzazioni**. Si prevede che i costi degli appalti pubblici aumenteranno in tutti gli Stati membri a causa dell'impatto dei requisiti di contenuto.

Coerenza con il quadro giuridico dell'UE

L'*Industrial Accelerator Act* rappresenta la risposta dell'UE alle sfide individuate da **tre documenti strategici fondamentali**: il [Patto](#) per l'industria pulita (v. *supra*), la [Bussola](#) per la competitività per l'UE e la [comunicazione](#) congiunta sul rafforzamento della sicurezza economica dell'UE. Queste iniziative riconoscono, infatti, la necessità per l'UE di agire con rapidità per mantenere il proprio peso economico nel mercato internazionale e la capacità di attrarre investimenti.

La proposta concretizza anche **l'impegno annunciato dalla Presidente von der Leyen** nel [discorso](#) sullo **stato dell'Unione 2025** in merito all'introduzione di un regolamento capace di stimolare la domanda di prodotti puliti e "*Made in EU*" nei settori e nelle tecnologie strategiche.

Un elemento centrale del regolamento riguarda **l'industria dell'auto**. Dando seguito al [piano d'azione](#) industriale per il settore automobilistico europeo (v. *supra*), la proposta introduce requisiti "*Made in EU*" per le celle e i componenti delle batterie destinate ai veicoli elettrici venduti nell'Unione, nel pieno rispetto degli obblighi internazionali assunti dall'Europa.

Nella relazione illustrativa la Commissione europea sottolinea che, per garantire la coerenza del quadro giuridico e la certezza del diritto, la proposta fornisce **definizioni armonizzate** di:

- veicoli elettrici di piccole dimensioni a prezzi accessibili prodotti nell'Unione;
- acciaio a basse emissioni di carbonio prodotto nell'Unione;
- autovetture e furgoni aziendali prodotti nell'Unione europea.

In tal modo la proposta dà seguito al **pacchetto** sul **settore automobilistico** presentato a dicembre 2025 (v. [dossier](#) RUE). In particolare, la [proposta](#) di regolamento che modifica il [regolamento](#) sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri e la [proposta](#) di regolamento relativo ai veicoli

aziendali puliti di **conferiscono** alla Commissione il **potere** di adottare **atti delegati** per stabilire i criteri in base ai quali i prodotti possano rientrare in tali definizioni. Di conseguenza, la Commissione europea sottolinea anche che queste proposte **devono essere adattate** per fare riferimento all'approccio orizzontale introdotto nell'IAA, piuttosto che agli atti delegati.

Si ricorda al riguardo che nel [parere motivato](#) sulla [proposta](#) di regolamento relativo ai veicoli aziendali puliti, approvato dalla **Commissione Politiche dell'UE** della Camera e poi **confermato** anche dall'**Assemblea** nella seduta del 4 marzo 2026, si **definisce** come “ampio” il **potere** che la proposta conferisce alla Commissione europea di **adottare atti delegati** al fine di stabilire una metodologia per la determinazione dei criteri per considerare una autovettura o un furgone prodotto nell'UE. Nel parere si sottolinea infatti che in assenza di un'adeguata e specifica motivazione, il ricorso agli atti delegati per completare aspetti essenziali della disciplina, anche in considerazione della particolare rilevanza economica e sensibilità politica, non appare coerente con l'articolo [290](#) del TFUE, che riserva all'atto legislativo gli elementi essenziali della materia.

Poiché le industrie ad alta intensità energetica e le tecnologie a zero emissioni nette sono **trasversali a numerosi settori e catene del valore**, la proposta in esame interagisce con diverse normative e politiche europee.

Per determinare l'origine dei prodotti disciplinati dalla proposta in esame, si applicano le norme di origine non preferenziali già previste dal [Codice doganale dell'Unione](#), garantendo così continuità con il sistema esistente.

Rispetto al [Net Zero Industry Act](#), la proposta ne amplia le disposizioni semplificate in materia di **autorizzazioni** — punti di contatto unici e termini temporali certi — estendendole a tutti i progetti di decarbonizzazione industriale ad alta intensità energetica. Introduce inoltre **requisiti "Made in EU"** per specifici componenti delle tecnologie a zero emissioni nette, con l'obiettivo di prevenire elusioni, **rafforzare la capacità produttiva europea** e costruire catene del valore europee resilienti e competitive.

La proposta sostiene gli obiettivi della [legge europea sul clima](#), contribuendo al **raggiungimento della neutralità climatica** attraverso il sostegno agli investimenti nella decarbonizzazione industriale e nelle tecnologie a zero emissioni nette. Si integra inoltre con il segnale di prezzo fornito dall'EU ETS, favorendo la creazione di mercati trainanti per i prodotti industriali a basse emissioni di carbonio, e opera in coerenza con il CBAM. La proposta si allinea anche alla nuova [strategia UE per la bioeconomia](#), favorendo soluzioni a basse emissioni di carbonio e a base biologica.

Il regolamento completa il [regolamento](#) sui prodotti da costruzione, incluso lo standard armonizzato per le emissioni di gas serra e l'etichetta prevista per il calcestruzzo a basse emissioni.

La proposta integra inoltre il [regolamento](#) sulle batterie e sui rifiuti di batterie, che definisce gli obiettivi ambientali per la produzione europea, consentendo alla

nuova normativa di concentrarsi specificamente sui requisiti di origine "*Made in EU*".

La proposta si coordina altresì con le future norme sulle prestazioni ambientali dei moduli fotovoltaici nell'ambito [dell'Ecodesign e dell'etichettatura energetica](#), promuovendo la produzione europea di prodotti conformi.

Guardando al futuro, la **proposta sull'economia circolare**, secondo la Commissione, completerà l'*Industrial Accelerator Act* promuovendo riciclo e accesso alle materie prime secondarie, riducendo così dipendenze e vulnerabilità anche per i prodotti industriali ad alta intensità energetica.

Sul versante delle **procedure autorizzative**, il regolamento si allinea alle iniziative più recenti volte a semplificare le procedure e a migliorare la competitività industriale, soprattutto attraverso digitalizzazione e riutilizzo dei dati. A tal fine apporta modifiche al [regolamento](#) che istituisce uno sportello digitale unico (*Single Digital Gateway*).

La proposta tiene conto anche degli **impegni internazionali dell'Unione in materia di appalti pubblici**, sia nell'ambito dell'Accordo sugli appalti pubblici dell'Organizzazione Mondiale del Commercio, sia degli accordi commerciali bilaterali. Mentre l'IAA definisce il quadro per gli appalti "*Made in Europe*" relativi a prodotti industriali ad alta intensità energetica, tecnologie a zero emissioni nette e componenti automobilistici, la prossima **revisione del quadro giuridico degli appalti pubblici** dovrebbe chiarire le modalità operative.

Il [programma](#) di lavoro della Commissione europea per il 2026 prevede la presentazione di una proposta legislativa sugli appalti pubblici entro il secondo trimestre dell'anno.

Questa revisione dovrebbe **integrare i requisiti settoriali**, stabiliti nei singoli atti normativi, in un quadro comune, così da fornire alle amministrazioni aggiudicatrici strumenti chiari per privilegiare **offerte composte principalmente da prodotti europei**, garantendo certezza del diritto per acquirenti pubblici e operatori economici.

Il regolamento considera anche gli **strumenti di difesa commerciale dell'Unione** — inclusa la [proposta](#) di regolamento che affronta gli effetti negativi sul commercio dovuti alla sovraccapacità globale nel mercato siderurgico dell'Unione — e opera in modo complementare al [quadro normativo](#) sugli investimenti diretti esteri.

Inoltre, al fine di garantire un livello elevato di **cibersicurezza**, l'*Industrial Accelerator Act* rimanda alla [proposta](#) di regolamento sulla cibersicurezza 2 (CSA2) per l'individuazione dei fornitori ad alto rischio, per i quali è prevista l'esclusione da determinate procedure in materia di appalti pubblici, aste per le energie rinnovabili e regimi di sostegno a famiglie e imprese (v. [dossier](#) RUE).

Presso la **Camera**, la Commissione politiche dell'UE ha iniziato l'[esame](#) della proposta ai fini della verifica di conformità al principio di sussidiarietà.

La proposta risulta pienamente coerente con il [quadro finanziario pluriennale 2021-2027](#) e sarà attuata attraverso i **programmi esistenti dell'Unione**. Si prevedono sinergie con Fondo per l'innovazione, InvestEU, Orizzonte Europa, i fondi della politica di coesione e lo strumento di sostegno tecnico.

Infine, si prevede che **l'applicazione delle norme UE in materia di concorrenza** non subisca pregiudizio dalla proposta.

La consultazione dei portatori di interessi

La Commissione informa di aver **consultato i portatori di interessi** mediante diverse attività, tra cui:

- una **consultazione aperta online** tra il 15 aprile e l'8 luglio 2025;
- un **invito** a presentare **contributi** per la **valutazione d'impatto**;
- una **consultazione mirata** aperta alle **associazioni** e alle **imprese** del settore delle industrie ad alta intensità energetica;
- un **seminario** per la verifica fattuale riguardo all'**etichetta** dell'**UE** per l'**acciaio** a basse emissioni di carbonio, aperto solo alle imprese siderurgiche;
- un **seminario aperto** agli **Stati membri** con la possibilità di presentare documenti di sintesi;
- e una **consultazione mirata** aperta all'ecosistema delle **batterie** e ai suoi **settori a valle**.

Nel complesso, la Commissione europea riferisce che sono state **evidenziate**, tra le **maggiori sfide** per le industrie ad alta intensità energetica: la mancanza di energia rinnovabile a prezzi abbastanza accessibili, la concorrenza internazionale sleale, gli elevati costi di capitale e operativi attribuiti alla decarbonizzazione, la scarsa volontà dei settori a valle di pagare un premio verde, la complessità e la lunghezza delle procedure di rilascio delle autorizzazioni e la difficoltà di accesso ai finanziamenti per i progetti di decarbonizzazione.

Inoltre, è stato espresso **generale sostegno** in relazione alla creazione di mercati guida, all'introduzione di requisiti di produzione europea e a basse emissioni di carbonio, alla razionalizzazione delle procedure autorizzative e alle disposizioni in materia di investimenti esteri.

Principali contenuti della proposta

La proposta consta di **36 articoli**, divisi in 6 Capi, e **4 allegati**.

Capo I – Disposizioni generali

Il capo I contiene disposizioni volte a migliorare il funzionamento del **mercato interno** mediante l'istituzione di un quadro che intende garantire l'accesso dell'UE a un approvvigionamento sicuro, sostenibile e resiliente dei prodotti manifatturieri

pertinenti e delle relative catene di approvvigionamento. Definisce inoltre l'**ambito di applicazione** del regolamento e l'**obiettivo di industrializzazione**.

L'**articolo 1** individua l'**obiettivo generale** del futuro regolamento, ossia migliorare il funzionamento del mercato interno istituendo un quadro di riferimento per sostenere lo sviluppo, la competitività e la resilienza del settore manifatturiero dell'Unione, con particolare attenzione ad alcuni settori strategici.

L'**articolo 2** afferma che l'Unione e gli Stati membri si adoperano affinché, entro il 2035, **l'industria manifatturiera dell'Unione rappresenti almeno il 20% del prodotto interno lordo dell'Unione**, stabilendo così un obiettivo di industrializzazione

L'**articolo 3** specifica le definizioni rilevanti per la proposta.

Capo II – Condizioni favorevoli per la produzione industriale e la decarbonizzazione

Il capo II stabilisce le disposizioni mirate a razionalizzare e digitalizzare il **rilascio delle autorizzazioni** per i **progetti di produzione industriale**. Introduce inoltre disposizioni sulle procedure di rilascio delle autorizzazioni per i progetti di decarbonizzazione delle industrie ad alta intensità energetica e i progetti dell'industria a zero emissioni nette.

L'**articolo 4** stabilisce che gli Stati membri istituiscono **un punto di accesso unico a livello nazionale** per la presentazione della domanda per i progetti di produzione industriale di cui all'articolo 5. I punti di accesso unici attribuiscono automaticamente le domande di autorizzazione all'autorità competente, informano il richiedente su tutte le fasi della procedura di rilascio dell'autorizzazione, sullo stato della procedura e sulle decisioni delle autorità competenti e consentono al richiedente di verificare il rispetto dei termini applicabili. A tal fine, i punti di accesso unici utilizzano i portafogli digitali europei per le imprese (*European Business Wallets*) istituiti a norma della [proposta](#) di regolamento sull'istituzione dei portafogli europei delle imprese. Attraverso l'utilizzo dei **portafogli digitali europei per le imprese**, i punti di accesso unici consentono:

- a) l'interoperabilità e lo scambio automatizzato di dati tra le autorità competenti;
- b) il riutilizzo di dati e documenti già in possesso delle autorità pubbliche;
- c) un elevato livello di sicurezza informatica e integrità delle informazioni;
- d) la trasparenza e la rendicontabilità della procedura di rilascio dell'autorizzazione.

Nell'istituzione dei punti di accesso unici, gli Stati membri si avvalgono, ove opportuno, delle infrastrutture digitali, dei cataloghi e degli elementi costitutivi digitali esistenti dell'Unione, stabiliti dal diritto dell'Unione.

L'**articolo 5** richiede agli Stati membri di istituire una **procedura unica di rilascio delle autorizzazioni** basata su un'unica domanda che copra tutte le autorizzazioni necessarie per i progetti di produzione industriale, designando altresì **un'autorità competente per coordinare la procedura di rilascio delle autorizzazioni**, al fine di garantire l'adozione e l'emanazione di una decisione completa entro il termine applicabile. L'autorità competente ha 45 giorni dal ricevimento della domanda di autorizzazione per **richiedere le informazioni mancanti necessarie** per l'elaborazione della stessa. Qualora la domanda

risultati ancora incompleta, l'autorità competente può, entro 30 giorni, richiedere nuovamente le informazioni ancora mancanti, solo nella misura necessaria a **colmare eventuali lacune informative**. Tali previsioni non si applicano qualora norme volte a semplificare le procedure amministrative e di rilascio delle autorizzazioni siano stabilite in altri atti legislativi dell'Unione per specifici settori dell'industria manifatturiera.

L'**articolo 6** stabilisce che le disposizioni del capitolo II, sezione II, del regolamento NZIA, riguardanti la razionalizzazione delle procedure amministrative e di rilascio delle autorizzazioni, si applicano a **tutti i progetti di decarbonizzazione dell'industria ad alta intensità energetica**, considerandoli progetti strategici che contribuiscono alla resilienza e alla decarbonizzazione o all'efficienza delle risorse ai fini dell'articolo 14 della [proposta](#) di regolamento per sveltire le valutazioni ambientali. Quest'ultima disposizione fa riferimento a un pacchetto di strumenti, stabiliti nell'allegato alla stessa proposta, applicabile a categorie o settori definiti come strategici. Si applicheranno pertanto i punti di tale allegato riguardanti l'individuazione dell'interesse pubblico prevalente, le condizioni per l'approvazione tacita delle fasi intermedie del processo decisionale e una procedura giudiziaria più rapida negli Stati membri per questi progetti strategici. Si ricorda che gli impianti ad alta intensità energetica che non producono componenti utilizzati nelle tecnologie a zero emissioni nette sono attualmente esclusi dall'ambito di applicazione del regolamento NZIA.

Capo III – Rafforzamento delle catene del valore industriali strategiche dell'Unione

Il capo III istituisce il **quadro** per l'**applicazione** dei **requisiti di origine UE** e in materia di **basse emissioni di carbonio** a prodotti e servizi appartenenti a settori strategici nell'ambito degli appalti pubblici e dei regimi di sostegno pubblico. In particolare, stabilisce requisiti in materia di basse emissioni di carbonio per l'acciaio e requisiti di origine UE e di basse emissioni di carbonio per il calcestruzzo, la malta e l'alluminio utilizzati in specifici settori a valle, vale a dire gli edifici, le infrastrutture e i trasporti, nonché requisiti relativi all'origine UE per i veicoli.

L'**articolo 7** chiarisce che per **contenuto di origine UE** si intende un contenuto originario dell'Unione, in conformità con le disposizioni del [regolamento](#) che istituisce il codice doganale dell'Unione.

L'**articolo 8** prevede che in relazione agli **appalti pubblici** saranno **considerati di origine UE** i contenuti provenienti da **Paesi terzi** con cui l'Unione ha concluso un accordo che istituisce una **area di libero scambio** o una unione doganale o che sono parti dell'Accordo sugli appalti pubblici dell'OMC, laddove esistano obblighi pertinenti per l'Unione. Tuttavia, la **Commissione europea** può **escludere**, in tutto o in parte, un **Paese terzo** dall'ambito di applicazione **mediante** l'adozione di **atti delegati**, qualora:

- il Paese non garantisce un trattamento nazionale per i prodotti o soggetti dell'Unione (mancanza di reciprocità) in relazione a qualsiasi delle **industrie ad**

alta intensità energetica, tecnologie a emissioni nette e industria automobilistica (per la fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi) di cui l'allegato I;

- l'esclusione è giustificata per evitare dipendenze o minacce alla sicurezza degli approvvigionamenti nell'UE;
- esistono altre eccezioni giustificate dagli accordi applicabili.

Per le **altre forme di intervento pubblico**, l'**articolo 9** stabilisce che sarà considerato di origine UE solamente il contenuto di Paesi terzi che hanno concluso un accordo che istituisce una **area di libero scambio** o una unione doganale. Analogamente all'articolo 8, la Commissione può adottare atti delegati per escludere un Paese dall'ambito di applicazione.

L'**articolo 10** prevede che un prodotto è considerato a **basse emissioni di carbonio** se soddisfa i requisiti stabiliti negli atti delegati adottati a norma degli articoli 5 e 22 del [regolamento](#) (UE) 2024/3110 per i prodotti da costruzione o, per tutti gli altri prodotti, per quelli adottati a norma dell'articolo 4 del [regolamento](#) (UE) 2024/1781. Per favorire la **creazione di mercati guida** per i **prodotti industriali a basse emissioni**, alla Commissione europea è conferito il potere di adottare **atti delegati** per l'istituzione di **sistemi di classificazione volontari** basati sull'intensità dei gas a effetto serra. Tramite tali atti la Commissione deve specificare elementi come la metodologia per il calcolo dell'intensità dei gas a effetto serra del prodotto e una classificazione secondo classi di prestazione, tenendo conto, tra le altre cose, dei dati già disponibili nell'ambito dell'EU ETS e del CBAM e delle tecnologie emergenti di produzione a basse emissioni di carbonio.

L'**articolo 11** stabilisce che le amministrazioni e gli enti aggiudicatori **devono escludere** dalle **procedure di appalto** relative ai **prodotti di industrie ad alta intensità energetica**, avviate dal 1° gennaio 2029, e ai **veicoli elettrici**, avviate a partire da sei mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento, gli **operatori economici** che sono di **proprietà o controllati da entità stabilite in Paesi terzi** che **non hanno concluso accordi internazionali** con l'Unione che garantiscano l'accesso reciproco agli appalti. Inoltre, per tali procedure, le amministrazioni devono applicare i **requisiti di origine UE** e in materia di **basse emissioni di carbonio** di cui gli Allegati II, parte I, e III, parte I. Tuttavia, possono decidere di derogare a tali requisiti in alcune particolari situazioni, per esempio quando i prodotti o servizi possono essere forniti solo da un operatore specifico e non esistono sostituti ragionevoli o se l'applicazione dei requisiti comporterebbe costi eccessivi e sproporzionati all'ente contraente.

L'**articolo 12** prevede che gli Stati membri debbano concepire i **regimi di sostegno pubblico** diversi dagli appalti pubblici in modo da contribuire all'obiettivo di rafforzare le catene del valore industriali dell'Unione mediante i **requisiti di origine UE** e/o i **requisiti in materia di basse emissioni di carbonio** di cui all'Allegato II, parte II, e III, parte II. Tali requisiti devono essere applicati ai regimi di sostegno pubblico che rappresentano almeno il 45% della dotazione nazionale totale destinata a regimi istituiti o aggiornati dal 1° gennaio 2029 volti a sostenere la costruzione o la ristrutturazione di edifici e di infrastrutture, nonché il *leasing* e l'acquisto di veicoli a motore per scopi civili, e il 100% della dotazione destinata a regimi istituiti o aggiornati a partire da sei mesi dopo l'entrata in vigore del presente

regolamento per i veicoli elettrici aziendali. Tuttavia, l'autorità competente può comunque adottare regimi di sostegno che non soddisfino tali requisiti se la loro applicazione avrebbe causato ritardi significativi (superiori a 7 mesi) a causa dell'indisponibilità dei componenti o dei prodotti finali necessari sulla base di dati oggettivi, trasparenti e verificabili; o se avrebbe comportato costi sproporzionati che aumenterebbero di oltre il 30% il costo del prodotto finale o della tecnologia sottostante.

L'**articolo 13** disciplina i **criteri per accedere al sostegno finanziario** per l'acquisto o l'utilizzo di **autovetture e furgoni aziendali** ai sensi dell'articolo 4 della proposta di regolamento sui veicoli aziendali puliti (COM(2025)994) chiarendo che il criterio "prodotto nell'Unione europea" presente nella predetta proposta è considerato equivalente al concetto di "origine UE" del presente regolamento.

L'**articolo 14** stabilisce che per l'**assegnazione dei supercrediti** di cui all'articolo 5 del [regolamento](#) per i veicoli elettrici di piccole dimensioni, come modificato dalla proposta che modifica il regolamento sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri (COM(2025)995), il veicolo, per essere considerato coerente con il criterio "prodotto nell'UE", deve essere assemblato nell'UE e deve verificarsi una delle due seguenti condizioni:

- o il rapporto tra il prezzo totale *ex-works* dei componenti del veicolo - esclusa la batteria del veicolo - proveniente dall'Unione e il prezzo totale *ex-works* di tutti i componenti del veicolo - esclusa la batteria - deve essere pari o superiore al 70%;
- o la batteria di trazione del veicolo deve contenere almeno tre componenti principali specifici delle batterie, tra cui le celle della batteria, originali nell'Unione.

Inoltre, l'articolo prevede che ai fini dell'articolo 5 *ter* del [regolamento](#) per i veicoli elettrici di piccole dimensioni, come modificato dalla proposta che modifica il regolamento sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri (COM(2025)995), l'espressione "acciaio a basse emissioni di carbonio prodotto nell'UE" è a intendersi conforme ai requisiti a basse emissioni di carbonio e di origine UE, di cui rispettivamente agli articoli 10 e 7 del presente regolamento.

Come già anticipato, le citate proposte COM(2025)994 e 995, parti del pacchetto sul settore automobilistico (v. *supra*), devono essere adattate per fare riferimento all'approccio orizzontale introdotto nell'IAA, piuttosto che agli atti delegati, per stabilire i criteri in base ai quali i prodotti possano rientrare nelle definizioni di requisiti "*Made in EU*" e "*low-carbon*".

L'**articolo 15** prevede che, da dopo sei mesi l'entrata in vigore del regolamento, i produttori devono rilasciare un **documento di certificazione della conformità** di un veicolo ai **requisiti di origine dell'UE** di cui all'Allegato III al momento del rilascio del certificato di conformità del veicolo previsto dal [regolamento](#) sull'omologazione e la vigilanza del mercato dei veicoli a motore.

L'**articolo 16** conferisce alla Commissione europea il potere di adottare **atti delegati** per integrare il regolamento per: *i)* **introdurre misure** sul lato della domanda specificamente per i prodotti dell'**industria chimica**; *ii)* modificare gli allegati II e III per **aggiornare i requisiti di origine UE** e/o i requisiti in materia di **basse emissioni di carbonio**. Inoltre, la Commissione potrà specificare con atti di esecuzione, tra le altre cose,

i metodi e le procedure che devono essere applicati dalle autorità nazionali competenti per verificare la conformità al presente regolamento.

*Si rileva l'opportunità di **valutare attentamente**, anche acquisendo il giudizio del Governo, alcune disposizioni della proposta che attribuiscono alla Commissione europea il **potere di adottare atti delegati ed esecutivi** volti a disciplinare aspetti molto rilevanti della nuova normativa. Ci si riferisce, tra l'altro, ai poteri delegati concessi alla Commissione, non solo dal testé citato articolo 16, ma anche:*

- *dall'articolo 24, per aggiungere settori strategici emergenti all'elenco di quelli soggetti allo screening degli investimenti esteri diretti;*
- *dall'articolo 34, per modificare i requisiti di origine UE per le tecnologie a zero emissioni nette*

Analoghe considerazioni valgono per i poteri esecutivi assegnati alla Commissione:

- *dall'articolo 16, per definire la metodologia per calcolare la percentuale di volume di prodotti e componenti originari dell'UE;*
- *dall'articolo 18, per specificare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del regolamento, le modalità per la verifica del rispetto delle condizioni imposte per gli investimenti esteri diretti effettuati direttamente da investitori esteri.*

Occorre in particolare valutare se l'ambito e la portata delle disposizioni che conferiscono poteri delegati ed esecutivi sia coerente, rispettivamente, con i limiti previsti dagli articoli 290 e 291 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, anche al fine di meglio circostanziare nel testo della proposta l'oggetto e la durata di tali poteri ed eventualmente stabilire principi e criteri per il relativo esercizio.

Capo IV – Contributo degli investimenti esteri

Il capo IV stabilisce il quadro per l'imposizione di **condizioni agli investimenti esteri diretti in settori strategici emergenti**. Le autorità competenti per gli investimenti designate dagli Stati membri saranno responsabili dell'esame e del monitoraggio del rispetto di tali condizioni, mentre la Commissione svolgerà un ruolo di coordinamento.

Sarebbe opportuno acquisire chiarimenti sul rapporto che intercorrerebbe tra le disposizioni del presente capo e quelle della proposta che riforma il quadro relativo al controllo degli investimenti esteri nell'UE che, se adottate, sostituirebbero, abrogandolo, il regolamento (UE) 2019/452.

L'articolo 17 stabilisce che il presente capo si **applica** agli IDE di **valore superiore a 100 milioni** di euro nei **settori manifatturieri strategici emergenti**, indicati nell'elenco di

seguito, se **oltre il 40% della capacità di produzione** globale è detenuta dal **Paese terzo** di cui l'investitore estero è un cittadino o un'impresa:

- a) tecnologie delle **batterie** e relativa catena del valore per i sistemi di stoccaggio dell'energia a batteria;
- b) **veicoli elettrici puri, veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna e veicoli elettrici a celle a combustibile**, compresi i componenti relativi all'elettrificazione e alla digitalizzazione;
- c) **tecnologie solari fotovoltaiche**;
- d) estrazione, trasformazione e riciclaggio delle **materie prime critiche**.

Le disposizioni del presente capo **non si applicano** invece a:

- a) investitori e investimenti che sono parti o oggetto di accordi di partenariato economico e di libero scambio in vigore o applicati in via provvisoria dall'Unione, nella misura in cui siano stati assunti impegni pertinenti nel quadro di tali accordi, compresi gli investimenti effettuati dalle imprese figlie di tali investitori esteri nell'Unione;
- b) investimenti finalizzati alla prestazione di servizi, compresi gli investimenti effettuati dalle imprese figlie di investitori nell'Unione;
- c) investimenti di portafoglio.

L'articolo 18 prevede che gli Stati membri designino **un'autorità competente** preposta all'**esame** degli IDE che potrà **approvare** solo quelli effettuati direttamente da investitori esteri che **soddisfano almeno 4 delle 6 condizioni seguenti**:

- 1) non acquisire **oltre il 49% delle quote** di capitale, diritti di voto o equivalenti;
- 2) intraprendere l'investimento diretto tramite una **joint venture** con uno o più soggetti dell'Unione e non trattenere oltre il 49% delle quote di capitale, diritti di voto o equivalenti;
- 3) aver concluso accordi per la concessione in licenza dei **diritti di proprietà intellettuale** e del **know-how** a beneficio dell'impresa dell'Unione *target* dell'investimento o dell'*asset* dell'Unione oggetto dell'investimento;
- 4) destinare ogni anno alla **spesa per la ricerca e lo sviluppo nell'Unione** un importo equivalente ad almeno l'1% dei ricavi lordi annuali del destinatario dell'Unione o dei ricavi lordi annuali generati dal bene dell'Unione, applicato in proporzione alla quota di controllo detenuta dall'investitore estero;
- 5) impiegare e mantenere costantemente impiegata una forza lavoro che sia per almeno il **50% composta da lavoratori dell'Unione** (questa condizione deve essere obbligatoriamente soddisfatta);
- 6) predisporre e pubblicare una **strategia per rafforzare le catene del valore dell'Unione** e dare la priorità a rifornirsi nell'Unione.

Le autorità competenti potranno applicare alcune o tutte le condizioni agli investimenti diretti effettuati nell'Unione da **un'impresa figlia di un investitore estero** qualora ciò sia essenziale per il conseguimento degli obiettivi del presente regolamento, nei casi seguenti:

- a) per prevenire l'elusione del presente regolamento da parte dell'investitore estero;

- b) qualora non siano ragionevolmente disponibili misure alternative, compresi impegni proposti dall'investitore estero o dalla sua impresa figlia, meno restrittive per gli investimenti diretti all'interno dell'Unione ai fini del conseguimento degli obiettivi del regolamento.

La Commissione potrà adottare un **atto di esecuzione** per **specificare le modalità per la verifica** del rispetto delle condizioni.

L'articolo 19 stabilisce che gli investitori esteri **informino** le autorità nazionali competenti prima di acquisire o costituire partecipazioni significative in imprese o in beni all'interno dell'Unione. Viene fissata una **soglia del 30%** della proprietà o di altri diritti che conferiscono il controllo sia per le imprese che per i beni per garantire che il meccanismo tenga conto degli investimenti in grado di incidere sul buon funzionamento del mercato interno. Se la soglia è superata, l'acquisizione o costituzione è oggetto di **notifica**. Inoltre, qualora diversi investitori esteri agiscano di concerto o qualora gli investimenti siano effettuati attraverso soggetti collegati o assetti proprietari complessi, ai fini della determinazione del valore dell'investimento e della soglia di notifica l'autorità competente dovrà **aggregare le rispettive partecipazioni**. L'aggregazione si applicherebbe anche alle partecipazioni esistenti nella stessa impresa o nello stesso bene dell'Unione, siano esse dirette o indirette, individuali o congiunte, al fine di garantire che le operazioni successive che determinano un'influenza significativa o il controllo siano debitamente notificate.

L'articolo 20 stabilisce le disposizioni concernenti l'esame e l'approvazione delle notifiche. **L'autorità competente** dovrà decidere in merito all'**ammissibilità** di una notifica **entro 30 giorni** (prorogabili di altri 15) dal ricevimento. Se decide che è ammissibile, dovrà trasmetterla immediatamente alla **Commissione** che **entro 30 giorni** potrà emettere un **parere scritto** in cui indica se l'investimento rientra nell'ambito di applicazione, soddisfa le condizioni e se l'autorità competente debba approvare o meno l'investimento.

Se emette un parere scritto, la Commissione lo trasmetterà senza indugio all'autorità competente e potrà condividerlo con le autorità competenti di altri Stati membri o pubblicarlo sul suo sito web ufficiale, nel debito rispetto della riservatezza.

Non prima di aver ricevuto il parere della Commissione e non oltre 60 giorni dal ricevimento della notifica, o 75 giorni qualora il termine sia stato prorogato, l'autorità competente adotterà una decisione motivata per **approvare o rifiutare l'investimento**. Il termine per l'adozione potrà essere prorogato di ulteriori 30 giorni. Gli Stati membri dovranno spiegare come hanno tenuto conto del parere della Commissione.

In sostanza, secondo la Commissione (considerando 47), le autorità competenti dovrebbero giungere a una decisione entro un termine che garantisca sia l'efficienza procedurale che la certezza del diritto. Ove giustificato dalla complessità del caso o dalla necessità di informazioni supplementari, tale termine potrebbe essere prorogato per motivi giustificati e debitamente comprovati.

L'articolo 21 stabilisce le disposizioni sull'**esame** degli IDE da parte della **Commissione**. In estrema sintesi, la Commissione potrà esaminare gli IDE di propria iniziativa o su iniziativa di uno Stato membro interessato dall'investimento. Ciò varrà in particolare per gli investimenti che **interessano diversi Stati membri**, nonché per gli

investimenti di **valore elevato** (superiore a 1 miliardo di euro) e gli investimenti che rivestono una **particolare importanza strategica** per l'Unione a causa del loro **impatto significativo sul mercato unico** anche perché tra l'altro può presentare un rischio elevato di perturbare la sicurezza dell'approvvigionamento del settore strategico emergente in questione o delle relative catene del valore nell'Unione, o la sicurezza in più di uno Stato membro o di avere effetti negativi sull'ambiente in più di uno Stato membro.

L'articolo 22 prevede che le **autorità competenti** continuino a **monitorare periodicamente gli IDE** per garantire che continuino a soddisfare le condizioni di cui all'articolo 18, nonché la possibilità per le autorità stesse di stabilire **sanzioni pecuniarie** in caso di violazioni (almeno pari al 5% del fatturato totale medio giornaliero realizzato dall'impresa dell'investitore estero o pari ad almeno il 5% del valore dell'investimento) comunicandolo alla Commissione.

L'articolo 23 reca invece le disposizioni sul **monitoraggio** della **Commissione** della capacità di **produzione globale** in ciascuno dei settori strategici emergenti. Inoltre, se decide di valutare l'investimento ai sensi dell'articolo 21, la Commissione potrà irrogare **sanzioni** (non superiori al 5% del fatturato medio giornaliero dell'investitore estero o, nel caso di un investitore estero privato, al 5% del valore dell'investimento) nel caso in cui l'investitore estero fornisca informazioni false o fuorvianti nella propria notifica o non fornisca le informazioni necessarie.

L'articolo 24 conferisce alla Commissione il potere di adottare **atti delegati** per **integrare l'elenco dei settori strategici emergenti** che devono essere contemplati nel capo IV con i settori fondamentali per la sicurezza economica dell'Unione, comprese le tecnologie a zero emissioni nette di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b), d), e), g), h), j), k), n), p) e s), del regolamento NZIA, le tecnologie del ciclo del combustibile nucleare di cui alla lettera i) del medesimo paragrafo, le tecnologie di propulsione elettrica per i trasporti di cui alla lettera r) del medesimo paragrafo, ed escluse le tecnologie digitali, l'intelligenza artificiale, le tecnologie quantistiche e i semiconduttori.

Gli atti delegati in questione dovranno **basarsi sugli elementi seguenti**:

a) una valutazione volta a stabilire se una modifica dell'elenco dei settori strategici emergenti possa disincentivare o scoraggiare indebitamente gli IED nell'Unione;

b) il numero di IED nel settore in questione, tenendo conto del loro contributo alla sicurezza dell'approvvigionamento dell'UE e del loro valore aggiunto per l'economia dell'UE;

c) la situazione e le condizioni del mercato, comprese le perturbazioni della catena di approvvigionamento, a livello dell'Unione;

d) gli sviluppi tecnologici e la competitività dell'UE nel settore in questione rispetto ai Paesi terzi;

e) la dipendenza della catena di approvvigionamento del settore in questione da uno o più Paesi.

Capo V – Zone di accelerazione della produzione industriale

Il capo V stabilisce i **criteri per la designazione delle zone di accelerazione della produzione industriale** da parte degli Stati membri. Tali zone sono destinate a facilitare il raggruppamento geografico delle attività industriali e a promuovere condizioni favorevoli per le industrie ivi stabilite.

L'**articolo 25** stabilisce che gli Stati membri dovranno **designare almeno una zona** di accelerazione della produzione industriale sul proprio territorio al fine di raggruppare i progetti di produzione industriale relativi a uno o più dei settori strategici elencati nell'allegato I. Gli **elementi** che gli Stati dovranno **considerare** saranno i seguenti:

- a) **l'impatto** della produzione della zona di accelerazione della produzione industriale sulla sicurezza dell'approvvigionamento dell'Unione per i settori strategici elencati nell'allegato I;
- b) le **potenzialità** della zona di accelerazione della produzione industriale di sostenere lo sviluppo della capacità produttiva nei settori strategici elencati nell'allegato I, rafforzare le catene del valore dell'Unione e del potenziale di innovazione dell'Unione per accelerare le attività industriali manifatturiere sostenibili, comprese la decarbonizzazione e le pratiche commerciali circolari, e promuovere il funzionamento del mercato interno, in linea con i progetti strategici e altre iniziative, tra cui i distretti di accelerazione per le tecnologie a zero emissioni nette, realizzati ai sensi di altre normative dell'Unione;
- c) il numero di **PMI** e piccole imprese a media capitalizzazione che beneficerebbero delle disposizioni del presente capo all'interno della zona di accelerazione industriale;
- d) il **livello di sviluppo** delle regioni dello Stato membro, comprese le zone meno sviluppate, le regioni in transizione e quelle in fase di trasformazione industriale.

Nel **designare le zone**, gli Stati membri **dovranno** inoltre:

- a) definirne chiaramente **l'ambito geografico**;
- b) dare priorità alle aree in cui si prevede che lo sviluppo di progetti di produzione industriale in uno o più settori specifici **non avrà un impatto ambientale significativo**;
- c) dare priorità ad aree situate **al di fuori dei siti della rete Natura 2000** e delle zone designate nell'ambito di regimi nazionali di protezione per la conservazione della natura e della biodiversità, nonché di altre zone individuate sulla base delle mappe delle zone sensibili e al di fuori delle aree protette di cui all'articolo 6 della [direttiva 2000/60/CE](#);
- d) tenere conto dei **rischi climatici**;
- e) dare **priorità** alle **superfici artificiali ed edificate**, ai **siti industriali** e alle **aree dismesse**, e ai progetti strategici già individuati conformemente ad altre normative UE.

Potranno invece tenere conto:

- a) delle **esigenze infrastrutturali** della zona di accelerazione;

- b) del **fabbisogno di finanziamento** dell'industria manifatturiera presente nella zona di accelerazione e la possibilità di sostenere tale industria, se del caso, conformemente alle norme applicabili in materia di aiuti di Stato;
- c) delle esigenze della catena di approvvigionamento all'interno della zona di accelerazione e i materiali essenziali, in particolare i materiali secondari, necessari per le attività produttive;
- d) della fattibilità di collegare la zona di accelerazione a un approvvigionamento energetico a basse emissioni di carbonio sufficiente per l'accelerazione dell'attività di produzione industriale;
- e) del fabbisogno di **competenze**, le carenze e le tendenze occupazionali e le misure di sostegno per riqualificare e migliorare il livello delle competenze della forza lavoro locale;
- f) della necessità, se del caso, di **bonifica** della zona di accelerazione per facilitare l'avvio di nuove attività industriali;
- g) delle esigenze di **ricerca e innovazione** per accelerare l'attività industriale manifatturiera nella zona;
- h) delle informazioni specifiche per località pertinenti messe a disposizione del pubblico dal settore, compresi i piani aziendali di transizione climatica, i relativi obiettivi e le azioni correlate, il fabbisogno di investimenti e i quadri strategici di sostegno necessari.

Gli Stati membri dovranno **informare la Commissione** entro 30 giorni.

L'articolo 26 stabilisce le disposizioni sulle **condizioni abilitanti** prevedendo che, al fine di favorire lo sviluppo delle zone di accelerazione della produzione industriale, gli Stati membri potranno in particolare adottare, se del caso, le misure seguenti:

- a) agevolare il **finanziamento** di progetti nelle zone di accelerazione;
- b) promuovere gli investimenti nella **ricerca** e nell'**innovazione**;
- c) condurre, e rivedere almeno ogni tre anni, **un'analisi completa del fabbisogno energetico** di ciascuna zona. L'analisi dovrà effettuarsi almeno al momento della designazione della zona e per i traguardi intermedi degli anni 2030, 2040 e 2050, garantendo l'allineamento al percorso di decarbonizzazione dell'Unione;
- d) provvedere affinché i piani di sviluppo della rete elaborati dai gestori dei sistemi di trasmissione a norma dell'art. 51 della [direttiva](#) (UE) 2019/944 e dai gestori dei sistemi di distribuzione a norma dell'art. 32 della medesima direttiva tengano debitamente conto dell'analisi condotta a norma della lettera c);
- e) **scambiarsi informazioni** sulle pertinenti catene di approvvigionamento, individuare potenziali strozzature e rafforzare il coordinamento tra le zone di accelerazione sulle questioni relative alle materie prime critiche nel quadro del comitato europeo per le materie prime critiche istituito dall'art. 35 del [regolamento](#) (UE) 2024/1252;
- f) promuovere i soggetti situati nelle zone di accelerazione e agevolare la loro partecipazione, se del caso, al meccanismo di acquisto in comune istituito dall'art. 25 del regolamento (UE) 2024/1252;

- g) sostenere lo sviluppo e la disponibilità di una **forza lavoro altamente qualificata** e offrire adeguate opportunità di formazione e apprendistato;
- h) scambiarsi informazioni sulle competenze necessarie, sulle potenziali carenze di tali competenze e sulle migliori pratiche applicate nelle zone di accelerazione.

L'articolo 27 stabilisce infine che per ciascuna zona di accelerazione della produzione industriale designata, gli Stati membri dovranno preparare e rilasciare, previa valutazione, anche ambientale, **un'autorizzazione di base** complessiva che autorizza le attività industriali situate all'interno di tale zona, coprendo i permessi e le autorizzazioni amministrative necessari per i progetti di produzione industriale situati all'interno della zona, escluse le autorizzazioni specifiche per i singoli impianti.

Capo VI – Disposizioni finali

Il capo VI definisce le norme di attuazione, tra cui la valutazione, il monitoraggio, il riesame, l'esercizio del potere di delega e le sanzioni.

L'articolo 28 stabilisce che entro due anni dopo la data di entrata in vigore del futuro regolamento, e successivamente ogni tre anni, la Commissione effettua una **valutazione del regolamento e del suo contributo al funzionamento del mercato interno**, tenendo conto di una serie di parametri, espressamente indicati nella proposta in esame.

Secondo quanto previsto dall'**articolo 29**, entro tre anni dalla data di entrata in vigore del futuro regolamento, la Commissione è chiamata a svolgere una **valutazione in merito alla necessità di modificare i capi III e IV**, avendo inoltre la possibilità di presentare una proposta legislativa per abrogare o modificare il futuro regolamento. Il riesame dovrebbe essere effettuato periodicamente ogni tre anni a partire dalla prima revisione. Anche in questo caso, il riesame dovrà tenere conto di alcuni parametri espressamente indicati. Nello svolgere tale riesame, la Commissione presta **particolare attenzione** all'efficacia del regolamento e al persistere delle circostanze che ne hanno giustificato l'adozione, nonché alla necessità di introdurre requisiti relativi all'origine UE per i prodotti provenienti da determinati settori critici per la sicurezza economica dell'Unione, in particolare la costruzione di navi e di materiale rotabile ferroviario. Il considerando 63 espone altresì la necessità che la Commissione valuti l'introduzione di un esame rafforzato degli investimenti diretti esteri per prodotti e componenti aeronautici.

L'articolo 30 conferisce **a tempo indeterminato** alla Commissione il **potere di adottare atti delegati** di cui agli articoli 8, 9, 10, 16 e 24. Prima di adottare un atto delegato, la Commissione deve consultare gli esperti designati da ciascuno Stato membro conformemente ai principi stabiliti nell'accordo interistituzionale del 13 aprile 2016 "[Legiferare meglio](#)". Non appena adotta un atto delegato, la Commissione lo notifica simultaneamente al Parlamento europeo e al Consiglio. L'atto delegato potrà entrare in vigore solo se il Parlamento europeo o il Consiglio non sollevano **obiezioni** entro due mesi dalla notifica dell'atto oppure se, prima della scadenza di tale termine, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi comunicato alla Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale periodo può essere prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio. I colegislatori hanno infine la **possibilità di revocare**

tale delega di poteri in qualsiasi momento, senza che risulti pregiudicata la validità degli atti delegati già in vigore.

L'**articolo 31** afferma che la Commissione è assistita da un comitato ai sensi del regolamento *c.d.* comitologia ([regolamento](#) (UE) n. 182/2011).

L'**articolo 32** attribuisce agli Stati membri il potere di adottare le norme relative alle **sanzioni applicabili** alle violazioni delle disposizioni del futuro regolamento, individuando tutte le misure necessarie per garantirne l'attuazione. Tali sanzioni dovrebbero essere applicate in aggiunta alle sanzioni specifiche previste dalla proposta, ad esempio in materia di investimenti diretti esteri. Le sanzioni previste devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri sono quindi chiamati a notificare senza indugio alla Commissione tali norme e le eventuali successive modificazioni.

L'**articolo 33** apporta, tramite l'allegato IV (erroneamente indicato come V), modifiche agli allegati I e II del regolamento SDG. L'allegato I di questo regolamento fornisce un elenco dei settori di informazione che sono pertinenti per i cittadini e le imprese che esercitano i loro diritti nel mercato interno, mentre l'allegato II riguarda le procedure da offrire interamente in linea. Le modifiche all'allegato I introducono nella tabella "Settori di informazione pertinenti per le imprese", una nuova riga riguardante le **informazioni sulle procedure di rilascio delle autorizzazioni** per i progetti di produzione industriale, compresi i **progetti di produzione di tecnologie a zero emissioni nette** e i **progetti relativi alle materie prime critiche**. Le modifiche all'allegato 2, invece, coinvolgono la riga relativa all'avvio, gestione e chiusura di un'impresa, introducendo, in corrispondenza, nella seconda colonna, le procedure in merito alla **licenza per l'esercizio di un'attività commerciale**, comprese le procedure relative a tutte le autorizzazioni inerenti alla realizzazione e alla gestione di **progetti relativi alle materie prime critiche**, le procedure relative a tutte le autorizzazioni inerenti alla realizzazione, all'ampliamento, alla conversione e alla gestione di **progetti di produzione di tecnologie a zero emissioni nette**, e le procedure relative ai progetti di produzione industriale. È, di conseguenza, adeguata la terza colonna con i relativi specifici risultati attesi.

L'obiettivo di queste modifiche è di consentire alle imprese e ai promotori di progetti dell'industria manifatturiera, anche per i progetti transfrontalieri, di trasmettere alle autorità competenti, nell'ambito del processo di concessione dell'autorizzazione, le informazioni indicate nell'allegato I del regolamento SDG, senza incorrere in un onere amministrativo aggiuntivo non necessario. D'altra parte, con le modifiche all'allegato II si intende garantire che i promotori di progetti possano beneficiare di procedure interamente online e dei servizi del sistema tecnico "*Once-Only*", così da accedere e completare online qualsiasi procedura relativa al processo di concessione dell'autorizzazione.

L'**articolo 34** introduce diverse **modifiche al regolamento NZIA**:

- **tre nuove definizioni** (batteria industriale, sistema stazionario di accumulo di energia a batteria, pompa di calore idronica) sono inserite all'**articolo 3**;
- all'**articolo 9**, dedicato alla durata della procedura di rilascio delle autorizzazioni, è aggiunto un paragrafo che considera tutti i progetti di produzione di tecnologie a

zero emissioni nette come progetti strategici ai fini dell'applicazione della proposta di regolamento per sveltire le valutazioni ambientali, beneficiando così del relativo regime semplificato;

- **l'ambito di applicazione dell'articolo 25**, che disciplina i requisiti di sostenibilità ambientale negli appalti pubblici, è limitato alle sole **tecnologie a zero emissioni nette per le quali si prevede un ricorso significativo agli appalti pubblici** (i sistemi di accumulo di energia a batteria, le tecnologie solari fotovoltaiche, tecnologie delle batterie e di stoccaggio dell'energia, le pompe di calore e tecnologie dell'energia geotermica, le tecnologie eoliche onshore e offshore, le tecnologie delle reti elettriche e le tecnologie per l'energia da fissione nucleare); è inoltre fissato al 50% il **limite massimo di valore che può provenire da un singolo Paese terzo** per ciascuna tecnologia a zero emissione nette, sia per il prodotto finale sia per i componenti specifici principali;
- è aggiunto un nuovo articolo (25 bis) riguardante i **requisiti di origine per le procedure di appalto pubblico**, in base al quale le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori **escludono dall'accesso** a tali procedure le offerte presentate da **operatori economici posseduti o controllati da un'entità stabilita in Paesi terzi che non hanno concluso un accordo internazionale con l'Unione** che garantisca tale accesso; gli stessi soggetti aggiudicatori sono chiamati ad applicare i requisiti di origine dell'Unione stabiliti in un nuovo allegato (Allegato II) a un **insieme di prodotti** previsti dallo stesso allegato, ossia sistemi di accumulo a batterie, tecnologie solari fotovoltaiche, pompe di calore idroniche, tecnologie eoliche onshore e offshore, e tecnologie di fissione nucleare; è prevista la possibilità per le stazioni appaltanti di **derogare ai requisiti** in caso di fornitore unico, assenza di offerte idonee, costi sproporzionati (presunti oltre il 25%) o ritardi significativi (presunti, sulla base di dati oggettivi, oltre i sette mesi); una volta entrato in vigore il regolamento, le autorità aggiudicatrici devono imporre agli operatori economici, che forniscono prodotti rientranti nell'ambito di applicazione dell'articolo in esame, di **presentare un'autocertificazione**, o un documento equivalente, **che dimostri la conformità alle prescrizioni stabilite**;
- l'articolo 26 è oggetto di diverse modifiche, a partire dalla sostituzione della rubrica "Aste per la diffusione delle fonti energetiche rinnovabili" con «**Aste per tecnologie a zero emissioni nette**»; le **principali novità** sono: **l'estensione dell'ambito** alle tecnologie elencate all'articolo 4, paragrafo 1, lettere da (a) a (g), (i) e (j), ossia le tecnologie solari, per l'energia eolica onshore e offshore, delle batterie e di stoccaggio dell'energia, le pompe di calore e tecnologie dell'energia geotermica, le tecnologie dell'idrogeno, del biogas e del biometano sostenibili, di cattura e stoccaggio di carbonio, per l'energia da fissione nucleare e per i combustibili alternativi sostenibili; **l'introduzione di nuovi requisiti di origine UE per le aste** (tramite il nuovo Allegato II) applicabili a sistemi di accumulo a batterie, tecnologie solari fotovoltaiche, idrogeno tramite elettrolizzatori e tecnologie eoliche; **l'estensione dei requisiti di cybersicurezza** — in particolare il divieto di

coinvolgimento di fornitori ad alto rischio — al 100% del volume messo all'asta; l'innalzamento della **quota minima di volume soggetta ai criteri di prequalifica e aggiudicazione** dal 30% al 40% (o alternativamente almeno 8 gigawatt per anno per Stato membro); ai fini della deroga all'applicazione di criteri di preselezione e aggiudicazione, **l'innalzamento della soglia del calcolo di eventuali differenze di costo** derivanti dall'applicazione di tali criteri dal 15% al 20% per asta;

- sono aggiunti gli articoli da 28 *bis* a 28 *nonies*:
 - l'**articolo 28 bis** stabilisce che i **regimi di sostegno a famiglie e imprese** per sistemi di accumulo a batterie, tecnologie solari fotovoltaiche e pompe di calore idroniche devono rispettare i requisiti di origine UE fissati nell'Allegato II;
 - l'**articolo 28 ter** prevede che i regimi di sostegno che includono sistemi di controllo digitale debbano **escludere i fornitori ad alto rischio** da una serie di processi individuati dal medesimo articolo;
 - l'**articolo 28 quater** dispone che, nel **sostenere la costruzione o la produzione di prodotti finali delle tecnologie a zero emissioni nette** di cui all'allegato II, gli Stati membri provvedono affinché siano soddisfatti i requisiti relativi all'origine UE stabiliti in tale allegato;
 - l'**articolo 28 quinquies** stabilisce che, ai fini dell'applicazione degli articoli 25 bis, 26, 28 bis e 28 quater, per **contenuto di origine UE** si intende un contenuto originario dell'Unione, determinata conformemente al **codice doganale dell'Unione**;
 - l'**articolo 28 sexies** afferma che il **contenuto originario di Paesi terzi** con i quali l'Unione ha concluso un accordo che istituisce una zona di libero scambio o un'unione doganale o che sono parti dell'accordo sugli **appalti pubblici**, qualora esistano obblighi pertinenti dell'Unione nel quadro di tale accordo, è considerato come originario dell'Unione; l'**articolo 28 septies** applica lo stesso principio per le **aste**, mentre l'**articolo 20 octies** alle altre **forme di intervento pubblico**; nei tre articoli sono previsti i criteri sulla base dei quali la Commissione – adottando atti delegati – decide di **escludere**, in tutto o in parte, un Paese terzo **dall'ambito di applicazione**;
 - l'**articolo 28 nonies** conferisce alla Commissione il potere di **adottare atti delegati per modificare i requisiti relativi all'origine UE** di cui all'allegato II, tenendo conto di una **serie di criteri** quali la situazione del mercato a livello dell'Unione, il contributo dei requisiti all'obiettivo dell'Unione in materia di ordine pubblico, sicurezza economica, resilienza e neutralità climatica, l'evoluzione tecnologica, la domanda delle pertinenti tecnologie a zero emissioni nette e l'impatto dell'introduzione di requisiti relativi all'origine UE sulla competitività complessiva e sulle emissioni di gas a effetto serra dei settori pertinenti; alla Commissione è attribuito anche il potere di adottare atti delegati al fine di **integrare l'allegato II con requisiti relativi all'origine UE per ulteriori prodotti finali** di specifiche tecnologie a zero emissioni nette individuate dall'articolo;

- l'**articolo 42** è modificato con l'inserimento di un paragrafo 2 bis, in base al quale gli Stati membri, le autorità pubbliche, le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti appaltanti riferiscono alla Commissione in merito all'**applicazione delle esenzioni** previste dal capo IV del regolamento NZIA, relativo all'accesso ai mercati; è inoltre sostituito il paragrafo 3, prevedendo che, se non sono già inclusi nei piani nazionali per l'energia e il clima, ovvero se non corrispondono a essi, ciascuno Stato membro presenta alla Commissione una **relazione contenente i dati relativi al monitoraggio** previsti dal medesimo articolo 42 entro il 15 marzo 2027 e successivamente ogni tre anni;
- è inserito un **nuovo Allegato II** al regolamento, riguardante i requisiti relativi all'origine UE per le tecnologie a zero emissioni nette; tale allegato è a sua volta suddiviso in **quattro parti**:

La **Parte I**, relativa agli **appalti pubblici**, stabilisce i requisiti (progressivi e scaglionati nel tempo) che devono essere inclusi nell'acquisto di specifiche tecnologie a zero emissioni all'interno di appalti, appalti di lavori o concessioni di lavori:

- per i **sistemi di stoccaggio a batterie**, dal primo al terzo anno dall'entrata in vigore è richiesto che il sistema nel suo complesso e, per progetti che prevedono uno stoccaggio dell'energia a batteria superiore a 1 megawattora, il sistema di gestione della batteria siano di origine UE; a partire dal terzo anno, si aggiungono l'obbligo che i sistemi di stoccaggio dell'energia a batteria contengano celle della batteria, un sistema di gestione della batteria e un ulteriore principale componente specifico originari dell'Unione;
- per le **tecnologie solari fotovoltaiche**, dal terzo anno, l'invertitore per fotovoltaico e le celle fotovoltaiche o equivalenti devono essere di origine UE;
- per le **pompe di calore idroniche**, dal terzo anno l'intero sistema deve essere di origine UE.
- per le **tecnologie per l'energia eolica onshore e offshore**, dal primo al terzo anno dall'entrata in vigore è richiesto che almeno un componente specifico principale sia di origine UE, numero che sale a due dal terzo anno;
- per le **tecnologie di fissione nucleare**, i requisiti si applicano solo ai nuovi impianti (inclusi i piccoli reattori modulari) e prevedono almeno due componenti principali specifici di origine UE dal quarto anno e almeno tre dal sesto anno, con espressa esclusione dei progetti di ricerca e sviluppo e dei primi impianti industriali; tali requisiti non si applicano ai progetti di ricerca, sviluppo e innovazione, compresa la prima applicazione industriale di centrali nucleari.

La **Parte II** disciplina le **aste per le energie rinnovabili**, con **criteri di preselezione o di aggiudicazione** analoghi a quelli relativi agli appalti

pubblici – appena esaminati – per sistemi di stoccaggio a batterie, tecnologie solari fotovoltaiche e tecnologie eoliche (con riferimento ai componenti specifici della turbina eolica), e con l'aggiunta dell'**idrogeno prodotto tramite elettrolizzatori**; per quest'ultimo, dal primo anno è richiesto che l'elettrolizzatore, gli *stack* e un ulteriore principale componente specifico siano di origine UE, con l'obbligo che salgano a due componenti aggiuntivi a partire dal terzo anno;

La **Parte III** stabilisce che gli Stati membri, le autorità regionali o locali, gli organismi di diritto pubblico o le associazioni formate da tali autorità o organismi di diritto pubblico, quando decidono di istituire nuovi **regimi di intervento pubblico** o di aggiornare quelli esistenti **a favore delle famiglie o delle imprese** che sostengono la domanda di prodotti finali delle tecnologie a zero emissioni nette, concepiscono detti regimi in modo tale da garantire che i beneficiari siano ammissibili al regime o alla compensazione finanziaria supplementare solo se soddisfatti requisiti di origine UE analoghi a quelli degli appalti pubblici per sistemi di stoccaggio a batterie, tecnologie solari fotovoltaiche e pompe di calore idroniche;

La **Parte IV**, infine, disciplina il **sostegno statale alla costruzione e alla produzione di specifici prodotti finali** delle tecnologie a zero emissioni nette; in particolare, si fa riferimento, nel caso dell'**idrogeno** a requisiti progressivi per i regimi di sostegno alla capacità produttiva di elettrolizzatori, *stack* e i principali componenti specifici, identici a quelli previsti per le aste, mentre per il **nucleare** gli stessi requisiti, scaglionati al quarto e al sesto anno, previsti per gli appalti pubblici, in questo caso riferiti ai principali componenti specifici dei prodotti finali della tecnologia di fissione nucleare.

L'**articolo 35** reca modifiche al primo paragrafo dell'articolo 22 del regolamento CPR che fissa **norme armonizzate per la commercializzazione dei prodotti da costruzione**; la modifica intende **eliminare le due condizioni** (prodotto tipicamente scelto e acquistato dai consumatori e prestazioni ambientali complessive non significativamente diverse nel corso del ciclo di vita a seconda della sua installazione) che consentono alla Commissione di adottare atti delegati per **stabilire requisiti di etichettatura di sostenibilità ambientale** per specifiche categorie di prodotti e famiglie di prodotti da costruzione. In questo modo si vuole consentire alla Commissione di stabilire **requisiti per l'etichettatura dei prodotti da costruzione** in base alla loro intensità di carbonio, anche per quei prodotti che non sono tipicamente venduti ai consumatori finali.

L'**articolo 36** stabilisce che il futuro regolamento entrerà in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. Tuttavia, gli articoli 4 e 5 si applicheranno a partire da un anno da tale data.

Coerenza con i principi dei trattati in materia di competenza dell'UE

Base giuridica

La base giuridica individuata è l'**articolo 114** del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), che consente l'adozione di **misure** relative al **ravvicinamento** delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri che hanno per oggetto l'**instaurazione** ed il **funzionamento del mercato interno**. La Commissione europea individua come base giuridica supplementare anche l'**articolo 207, paragrafo 2, TFUE**, relativo alla politica commerciale comune, in considerazione delle disposizioni della proposta relative agli investimenti esteri diretti.

Sussidiarietà

La Commissione europea giustifica la **necessità di un intervento** a livello dell'**UE** considerata la **natura transnazionale** dei processi di decarbonizzazione industriale e di cambiamento climatico. Inoltre, il persistere dello *status quo* potrebbe **pregiudicare** le **capacità industriali** dell'Unione, aumentando le dipendenze strategiche e generando ricadute negative per la sicurezza e l'occupazione. Il **valore aggiunto** dell'intervento consiste nell'adozione di un approccio coordinato a livello UE che consenta di **evitare il rischio di aggravare** il funzionamento e la **frammentazione del mercato unico**. Pertanto, l'intervento si concentra, secondo la Commissione europea, nei settori strategici in cui l'UE può apportare un maggiore valore aggiunto alla decarbonizzazione e al rafforzamento della competitività.

Ai fini della valutazione di sussidiarietà concorre, secondo i criteri consolidati nella prassi maturata presso la XIV Commissione, anche la verifica della coerenza dei poteri delegati ed esecutivi con gli articoli 290 e 291 del TFUE, alla luce dei rilievi già formulati in precedenza.

Proporzionalità

La Commissione europea ritiene che la proposta **rispetti il principio di proporzionalità**, poiché le misure prospettate in materia di autorizzazioni e in relazione all'introduzione di requisiti *Made in EU* e a basse emissioni di carbonio consentono di **rafforzare la base industriale dell'UE senza generare oneri eccessivi**. Inoltre, le condizioni sugli investimenti esteri diretti sono ritenute necessarie per il raggiungimento dell'obiettivo di **rafforzare il mercato unico**, favorendo la creazione di posti di lavoro, la protezione del *know-how* e l'integrazione della catena del valore. Infine, le disposizioni relative alle zone di accelerazione industriale offrirebbero condizioni migliori all'industria manifatturiera dell'UE, lasciando agli Stati membri la responsabilità nella loro individuazione.

Anche in merito alla valutazione di proporzionalità si richiamano le considerazioni svolte in relazione al ricorso agli atti delegati ed esecutivi.

Esame presso le Istituzioni dell'UE

La proposta è esaminata secondo la **procedura legislativa ordinaria** e risulta assegnata presso il Parlamento europeo all'[esame](#) congiunto della Commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori (IMCO), della Commissione per il commercio internazionale (INTA) e della Commissione per l'industria, la ricerca e l'energia (ITRE).

Esame presso altri parlamenti nazionali

Sulla base dei dati forniti dal [sito IPEX](#) l'[esame](#) della proposta risulta avviato da parte dei Parlamenti di Lettonia, Finlandia e Svezia, oltre che dal Senato ceco. **Nessuna** di tali Assemblee **ha segnalato**, al momento della pubblicazione del presente dossier, di aver individuato al momento **aspetti rilevanti** o comunque di avere **informazioni importanti** da scambiare.