



Clean Industrial Deal (CID)

“Il Patto per l’industria pulita:

una tabella di marcia comune

verso la competitività e la decarbonizzazione”

Audizione Parlamentare

02 luglio 2025

Illustre Presidente, Onorevoli Deputati,

Vi ringrazio per l'invito a partecipare a questa Audizione sul Clean Industrial Deal (CID), che nelle intenzioni della Commissione europea dovrebbe rappresentare la strategia di politica industriale per il dopo Green deal.

Il CID va, tuttavia, misurato anche alla luce del contesto attuale, caratterizzato da forti criticità per l'industria europea, alle prese con problemi strutturali, come gli alti costi dell'energia e delle materie prime, la vulnerabilità alle tensioni geopolitiche e alle politiche commerciali e industriali aggressive da parte di altre aree industriali del mondo.

In questo quadro, il nostro giudizio sul CID non può che basarsi sulla capacità effettiva delle misure previste di rafforzare il sistema industriale europeo e sulla rapidità della loro attuazione.

Con riferimento alle tempistiche dell'attuazione, non possiamo non esprimere forte preoccupazione: il CID prevede ben 53 atti, tra legislativi e non legislativi, con l'ultimo previsto per fine 2027. Considerando che in media un iter normativo europeo richiede da 1 a 2 anni, è facile intuire che le tempistiche del CID non siano compatibili con l'urgenza che il momento impone.

Per questo, riteniamo fondamentale evitare di limitarsi a nuove comunicazioni o ulteriori analisi: è il momento di agire.

Il rapporto Draghi ha già identificato con chiarezza le cause profonde delle difficoltà industriali europee – dalla frammentazione del mercato all'asimmetria delle politiche di sostegno – e ha fornito una diagnosi realistica dei nodi da affrontare. **Non servono ulteriori atti di indirizzo. Serve un salto di qualità operativo, politico e finanziario**, con strumenti concreti, disponibili da subito, e pensati per essere accessibili all'intero tessuto industriale europeo, non solo a pochi campioni nazionali o a chi ha maggiori margini fiscali.

Nel merito, vorrei invece soffermarmi su tre aspetti del CID: **l'energia e clima, i trasporti e l'economia circolare.**

Energia e Clima

Il nodo centrale della competitività industriale europea resta il costo dell'energia.

Oggi l'energia elettrica per uso industriale continua a costare in Europa fino a tre volte più che in altri grandi sistemi economici. Si tratta di uno squilibrio ormai strutturale, che minaccia la tenuta del tessuto manifatturiero europeo e scoraggia nuovi investimenti. In assenza di un prezzo dell'energia competitivo e prevedibile, **non esiste una strategia industriale credibile per l'Europa.**

L'Action Plan for Affordable Energy, parte del CID, pur individuando alcune leve di intervento, **non è all'altezza della sfida.** Concentrarsi sugli oneri e sulla fiscalità nazionale, senza introdurre strumenti realmente europei, **aggrava le disuguaglianze** tra Stati membri e compromette le condizioni di concorrenza nel mercato interno. **È necessario un cambio di paradigma.** Servono misure strutturali per **disaccoppiare il prezzo dell'elettricità da fonti rinnovabili da quello del gas**, e strumenti europei capaci di garantire un *level playing field* per tutte le imprese, a prescindere dal Paese in cui operano.

In questo senso, **contratti per differenza (CfD), acquisti centralizzati e PPA** rappresentano strumenti cruciali, ma solo se resi operativi in tempi certi e accessibili su base industriale. Il programma pilota della BEI da 500 milioni è un primo passo, ma del tutto insufficiente rispetto alla scala del problema. Servono volumi, chiarezza regolatoria e un accesso semplificato per le imprese.

La previsione di **contratti tripartiti** tra produttori, imprese e autorità pubbliche può essere una leva utile per stabilizzare i prezzi, ma **non può restare una buona intenzione.** Senza disposizioni operative, questi strumenti non produrranno alcun impatto concreto.

Un secondo nodo riguarda la debolezza strutturale dell'Europa sul fronte dell'offerta tecnologica.

Nonostante gli obiettivi ambiziosi sul clima, **manca una politica coerente per sostenere la produzione europea di tecnologie strategiche.** Si continua con una impostazione sbilanciata verso gli aiuti lato domanda, strada che ci ha portati ad essere dipendenti dalla Cina anche per i pannelli fotovoltaici, replicando gli stessi errori già vissuti col gas russo.

Serve un cambio di passo netto. È necessario **investire con decisione in ricerca, sviluppo e produzione di** tecnologie low carbon (rinnovabili, idrogeno, CCS, biocarburanti, nucleare, etc.) e portarle allo stesso livello di prezzo delle alternative fossili. Solo così il mercato adotterà in modo naturale soluzioni sostenibili, senza bisogno di sostegni continui.

In tale senso apprezziamo la volontà della Commissione UE di arrivare ad un obiettivo di produzione di tecnologie rinnovabili pari a 50 GW/anno entro il 2030. Tuttavia, **gli strumenti messi in campo finora non sono all'altezza della sfida. I €100 miliardi complessivamente mobilitati dall'Innovation Fund e dall'InvestEU sono insufficienti** rispetto alla portata degli investimenti richiesti.

Il confronto con gli Stati Uniti e la Cina è eloquente: mentre il "Made in China 2025" e l'Inflation Reduction Act stanno mobilitando centinaia di miliardi in incentivi e sussidi alla base produttiva nazionale¹, **l'Europa rischia di restare indietro in quella che è, a tutti gli effetti, una nuova competizione industriale globale.**

Nel dibattito sulla decarbonizzazione industriale, l'ETS resta lo strumento centrale secondo la Commissione. Tuttavia, **l'esperienza degli ultimi dieci anni dimostra che il sistema, così com'è concepito, non funziona per l'industria manifatturiera.**

Sebbene le emissioni ETS si siano ridotte del 44% tra il 2013 e il 2024, questa riduzione è però attribuibile in larga parte al settore elettrico (-55%), che ha beneficiato di 170 miliardi di euro di incentivi alle rinnovabili solo in Italia. L'industria manifatturiera, invece, ha ridotto le proprie emissioni di appena il 23%, ma sopportando costi elevatissimi.

Il meccanismo di mercato non ha incentivato la transizione: **ha solo aumentato la pressione finanziaria sulle imprese**, senza garantire un ritorno in termini di investimenti green. A questo si aggiunge una distorsione competitiva evidente: **il prezzo delle quote**

¹ con le misure del "Made in China 2025" e l'Inflation Reduction Act (IRA) hanno allocato rispettivamente \$ 500 e \$ 370 miliardi per competere sui mercati globali nelle tecnologie chiave della transizione

ETS europee è fino a quattro volte superiore rispetto ad altri sistemi di carbon pricing nel mondo, e in alcuni periodi (come il 2022) ha toccato anche differenziali di 6:1.

Meno del 25% delle emissioni globali è oggi coperto da sistemi simili all'ETS, e nessun altro ha introdotto un meccanismo con costi paragonabili. **L'Europa rischia quindi di colpire solo se stessa²**, alimentando fenomeni di *carbon leakage* e spostando produzioni in aree meno regolate, senza benefici per il clima.

Riteniamo, di conseguenza, **urgente una revisione strutturale del Sistema ETS**, che comprenda:

- una riforma delle regole di partecipazione al mercato, per contrastare la finanziarizzazione eccessiva e impedire che fondi speculativi alimentino la volatilità dei prezzi;
- l'attivazione mirata della *Market Stability Reserve*³ per iniettare liquidità nel mercato in condizioni di incremento della volatilità dei prezzi delle quote;
- **l'utilizzo vincolato dei proventi ETS per sostenere la decarbonizzazione industriale**, in proporzione al contributo versato dalle imprese;
- **l'estensione dei meccanismi di compensazione per i costi indiretti ETS** a tutti i settori industriali esposti, con un'applicazione armonizzata a livello UE per superare le attuali disparità tra Stati membri;
- la revisione delle regole di partecipazione al mercato ETS per contrastare la finanziarizzazione eccessiva del sistema, assicurando che il mercato resti uno

² Solo il 25% della CO₂ emessa a livello globale è soggetta ad un meccanismo di carbon pricing e il sistema ETS europeo (le emissioni dell'EU sono meno del 7% del totale globale)

³ (meccanismo che permette alle quote di adattarsi ai cambiamenti della domanda, in modo da mantenere efficacemente l'equilibrio nel mercato)

strumento di decarbonizzazione e non diventi terreno di speculazione che amplifica l'instabilità dei prezzi.

Il sistema ETS, così com'è, non è in grado di accompagnare l'industria nella transizione. O lo si corregge, o sarà insostenibile.

Riteniamo, altresì, urgente **intervenire sul Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM)**, nelle sue attuali condizioni, non è in grado di proteggere l'industria europea né dal carbon leakage né dalla concorrenza sleale.

Le misure di semplificazione introdotte non risolvono le criticità alla base del meccanismo. Il CBAM, infatti:

- si applica alle sole materie prime importate e non ai prodotti finiti (tranne che per il caso dei fertilizzanti), che rappresentano una quota crescente del commercio globale;
- **non prevede alcun meccanismo di compensazione per le esportazioni, penalizzando le imprese europee sui mercati internazionali;**
- introduce ulteriori oneri burocratici senza garantire benefici ambientali concreti.

In queste condizioni, il rischio di **carbon leakage – ovvero la delocalizzazione delle produzioni verso Paesi con regole meno stringenti – è reale e crescente. Procedere con la riduzione delle quote gratuite per i settori ETS interessati dal CBAM sarebbe un errore strategico.**

Confindustria ritiene essenziale che la riduzione delle free allowances sia **evitata**, almeno fin quando non si dimostri l'efficacia reale dello strumento, al fine di impedire ulteriori perdite di competitività sui mercati internazionali.

Per quanto riguarda gli obiettivi climatici, nel settore industriale, si prevede una riduzione dell'85% delle emissioni entro il 2040 rispetto al 2015. Si tratta di un obiettivo incompatibile con la permanenza dell'industria in Europa, che **implicherebbe un quasi azzeramento netto delle emissioni per i settori ETS.**

In questo senso, ricordiamo che nella valutazione d'impatto della Comunicazione sull'obiettivo climatico 2040 e il percorso verso la neutralità climatica entro il 2050, **la Commissione UE ha stimato che il fabbisogno medio annuo di investimenti nel sistema energetico tra il 2021 e il 2050 sarà di circa € 1.500 miliardi**, mentre Confindustria ha stimato che il Pacchetto *Fit-For-55* comporterà investimenti cumulati da qui al 2030 per circa € 1.100 miliardi.

Su questo tema chiediamo alle Istituzioni italiane di agire in Europa per evitare danni irreparabili al tessuto industriale.

Uno degli ostacoli principali all'attuazione delle misure di decarbonizzazione industriale è rappresentato dall'applicazione rigida del principio del **principio DNSH (*Do no significant harm*)**.

Anche in programmi recenti, come il **REPowerEU** e il **Piano Transizione 5.0**, il **DNSH ha di fatto escluso interi comparti industriali dall'accesso ai fondi**, a causa di criteri troppo stringenti che limitano il sostegno ai soli impianti che rientrano nel **10% dei best performer del benchmark ETS**. Il risultato è paradossale: proprio le imprese più esposte al rischio ETS, e che più avrebbero bisogno di supporto per investire in tecnologie pulite, **si trovano escluse dalle misure europee per la transizione**.

Il caso della Transizione 5.0 è emblematico: su un contingente di 6,3 miliardi, **a oggi sono stati attivati solo 1,2 miliardi**, proprio a causa delle limitazioni derivanti dall'applicazione del DNSH.

Confindustria ritiene indispensabile una revisione pragmatica di questo criterio, che non può diventare un vincolo ideologico o un ostacolo tecnico. Il principio va reinterpretato in chiave industriale, valorizzando i progressi gradualisti e le traiettorie realistiche di decarbonizzazione, piuttosto che bloccare gli investimenti per mancata adesione a una soglia teorica.

Appreziamo la volontà di semplificare le regole sugli Aiuti di Stato per l'energia con una revisione mirata del CEEAG (Climate, Energy and Environmental Aid Guidelines).

Questa apertura rappresenta un cambio di rotta rispetto all'impostazione della scorsa legislatura, che aveva introdotto vincoli molto restrittivi. Tuttavia, restano alcune criticità da affrontare.

Oggi, ad esempio, **interi settori energivori di fatto non sono riconosciuti tali**, come quello delle telecomunicazioni, che con la diffusione dei data center mostra consumi energetici sempre più significativi.

Inoltre, non sono solo le imprese formalmente classificate come “energivore” a subire gli effetti dei prezzi elevati: occorrerebbe ampliare le ipotesi di intervento per tenere conto della situazione reale del tessuto produttivo europeo.

Nell'ambito del Clean Industrial Deal, la Commissione Europea ha presentato lo scorso 25 giugno un **nuovo schema di aiuti di Stato**, noto come Clean Industrial Deal State Aid Framework (CISAF), che introduce la possibilità per gli Stati di ridurre i prezzi dell'energia per le imprese energivore fino a 50 €/MWh per il 50% dei loro consumi: a condizione che queste realizzino investimenti green.

Uno schema molto simile **all'Energy Release** italiano sebbene con differenze nei valori (65 €/MWh in Italia, ma solo sul 33% dei consumi) e nel perimetro degli interventi ammessi (in Italia solo rinnovabili, nel CISAF anche efficienza, elettrificazione e sistemi di accumulo).

Lo spirito di questa misura – creare un prezzo industriale competitivo e prevedibile – è condivisibile, ma **rischia di creare disparità fra gli Stati membri che possono abbassare di più il costo dell'elettricità rispetto ad altri** attraverso una maggiore capacità fiscale. Occorrerebbe pertanto assicurare un fondo comune europeo per supportare tali schemi ed evitare squilibri competitivi.

Accogliamo con favore anche:

- **l'ampliamento del perimetro di intervento**, che include impianti di **CCS** e produzione di **Low Carbon Fuels (LCF)**, aprendo ai biocarburanti, ai carburanti riciclati e all'idrogeno blu – non più limitandosi al solo idrogeno verde;

- **la possibilità di sostenere impianti a gas naturale**, se utilizzati per migliorare l'efficienza energetica, come nella cogenerazione ad alto rendimento.

Tuttavia, questa condivisibile previsione richiede una modifica della Direttiva sull'efficienza energetica della scorsa legislatura, che invece non permetteva di contabilizzare i risparmi energetici ottenuti da tecnologie che impiegano combustibili fossili.

Una transizione industriale su larga scala non è possibile senza **infrastrutture adeguate e mercati energetici funzionanti**.

Accogliamo con favore la proposta della Commissione di preparare uno **European Grid Package**, volto a migliorare la pianificazione delle interconnessioni transfrontaliere e ridurre le congestioni di rete. Si tratta di una **condizione essenziale per allineare i prezzi dell'energia tra i diversi Paesi UE**, facilitando l'integrazione del mercato unico dell'elettricità.

Allo stesso tempo, riteniamo importante rafforzare il **monitoraggio sul mercato europeo del gas**, in particolare sul funzionamento del TTF di Amsterdam. Il TTF – cui sono indicizzati la maggior parte dei contratti – **è un mercato molto concentrato**, su cui agiscono anche fondi speculativi, contribuendo all'alta volatilità dei prezzi. È essenziale che la task force annunciata dalla Commissione **produca risultati concreti e trasparenti entro fine anno**, come prerequisito per eventuali interventi correttivi.

Serve inoltre una **strategia europea di approvvigionamento coordinato**, che includa anche la possibilità di stipulare **contratti a lungo termine** con fornitori affidabili, per aumentare la stabilità delle forniture e ridurre l'esposizione alla volatilità di mercato.

In questo contesto, **meccanismi come il capacity market italiano** restano cruciali per garantire disponibilità di energia dispacciabile e sicurezza del sistema. Accogliamo con favore l'apertura della Commissione ad **integrare questi strumenti con sistemi di flessibilità**, ad esempio attraverso la partecipazione attiva dei consumatori e della domanda industriale.

Trasporti

Nel settore dei trasporti, l'obiettivo climatico europeo al 2040 implica una **riduzione delle emissioni di circa il 70% rispetto al 2015**, passando da 468,5 a 126 MtCO₂eq. Una traiettoria che si basa in larga parte sui Regolamenti europei relativi ai veicoli, i quali prevedono:

- una **riduzione del 100% delle emissioni di CO₂ per auto e veicoli commerciali leggeri entro il 2035**;
- riduzioni per i veicoli pesanti del **45% entro il 2030, 65% entro il 2035 e 90% entro il 2040**.

Anche questi obiettivi ci vedono contrari perché rischiano unicamente di erodere la nostra base produttiva e di esporci a dipendenze estere, come sta già accadendo. L'attuale metodologia "Tank-to-Wheel" (solo emissioni allo scarico) per conteggiare le emissioni **è parziale e distorsiva**, in quanto non considera l'intero ciclo di vita del veicolo. Occorre invece adottare una metrica basata su approcci **"Well-to-Wheel" o Life Cycle Assessment (LCA)**, che rifletta l'impatto complessivo della mobilità.

L'impostazione attuale, di fatto, **esclude tecnologie alternative come biocarburanti, bioGPL e biometano**, penalizzando comparti nei quali l'Italia dispone di **filiera industriale, capacità produttiva e know-how avanzato**.

Confindustria contesta con forza un'impostazione che porta a un bando mascherato dei motori a combustione interna, fondato su metodologie incomplete e obiettivi troppo rigidi, con il rischio di indebolire l'intera industria automotive.

Si auspica pertanto un **vero rispetto del principio di neutralità tecnologica**, che valorizzi **tutte le soluzioni low-carbon**, anche nei settori hard-to-abate come il trasporto marittimo e aereo.

In teoria, il regolamento europeo consente l'uso di motori a combustione interna dopo il 2035 se alimentati da "CO₂ neutral fuels", ma la Commissione ha lasciato intendere che

intenda ammettere esclusivamente e-fuels puri, escludendo gli altri carburanti rinnovabili.

Una scelta profondamente sbagliata, che metterebbe a rischio l'intero settore italiano delle **bioenergie**.

A questo si aggiunge un aspetto strategico spesso sottovalutato: **non si potrà decarbonizzare davvero il settore se non si interviene sul parco veicolare esistente**. L'età media e l'inefficienza del parco circolante in molti Stati membri rappresentano oggi **il principale fattore emissivo**.

Confindustria propone l'avvio di un piano europeo decennale per il rinnovo del parco veicoli, inclusivo anche di tecnologie a combustibili alternativi, al fine di ridurre le emissioni in modo rapido, concreto ed economicamente sostenibile.

Infine, Confindustria **chiede una revisione della disciplina sull'ETS marittimo**, che **rischia di spiazzare i porti europei a vantaggio di quelli nordafricani**, alterando la concorrenza e compromettendo la competitività della logistica europea. L'impatto potenziale per le imprese potrebbe raggiungere **8 miliardi di euro**.

Il sistema, inoltre, **non tiene conto delle specificità italiane**, in particolare la presenza di **aree insulari** in cui il costo del trasporto rappresenta un fattore critico. Il rischio è che **i costi ETS ricadano sulle comunità locali e sulle imprese**, compromettendo il principio di continuità territoriale e di coesione economica.

Economia circolare

L'economia circolare rappresenta un asse strategico del Clean Industrial Deal, complementare e sinergico rispetto agli obiettivi di decarbonizzazione, innovazione e autonomia industriale. Confindustria sostiene da tempo la centralità di questo modello, che non è soltanto un'esigenza ambientale, ma una leva industriale fondamentale per rafforzare la competitività, l'indipendenza strategica e la resilienza del sistema produttivo europeo.

In linea con lo spirito del CID, **è oggi prioritario completare l'armonizzazione del quadro normativo europeo**. Le attuali frammentazioni e incertezze regolatorie rappresentano ancora un freno concreto alla diffusione delle pratiche circolari. Diventa dunque essenziale **semplificare e uniformare le regole su sottoprodotti e criteri di “end-of-waste”**, elementi chiave per consentire la libera circolazione dei materiali riciclati, stimolare investimenti industriali e accelerare l'adozione di tecnologie di riciclo avanzate.

L'Italia, in questo contesto, è già un punto di riferimento, con **performance** che la collocano tra i leader europei. Nel 2023, **il tasso di riciclo degli imballaggi ha raggiunto il 75,3%**, ben oltre l'obiettivo europeo del 70% previsto per il 2030. **I tassi di riciclo specifici per plastica (54,6%), vetro (80,8%) e metalli (78%) superano ampiamente la media dell'Unione Europea, così come il riciclo dei rifiuti urbani, pari al 53,3% nel 2022, contro il 49,1% della media UE**. Anche il **valore aggiunto generato dall'economia circolare è superiore: 2,7% del PIL nazionale contro il 2,3% della media europea, con oltre 613.000 occupati nel settore**.

A questo proposito, l'iter che ha portato all'approvazione del **Regolamento europeo sugli imballaggi (PPWR)**, rappresenta un caso emblematico. Pur condividendone gli obiettivi ambientali, Confindustria ha fin dall'inizio evidenziato le criticità di un impianto normativo che, nella sua versione originaria, privilegiava il riuso rispetto al riciclo, penalizzando i modelli più performanti e sostenibili, senza un adeguato supporto scientifico o economico. Il lavoro di sistema svolto ha portato a importanti correttivi: la versione finale del Regolamento riconosce il valore del riciclo di qualità e introduce deroghe specifiche per gli Stati che, come l'Italia, superano ampiamente i target europei. **È un risultato che conferma quanto sia decisivo garantire un approccio normativo improntato alla neutralità tecnologica, capace di valorizzare tutte le soluzioni efficaci, senza imposizioni ideologiche**.

È dunque fondamentale **riaffermare con forza il principio di neutralità tecnologica**: il riciclo, in particolare, non è una soluzione di serie B rispetto al riutilizzo. **I dati dimostrano che il riciclo avanzato consente una maggiore tutela dell'ambiente e della salute, riduce il consumo di risorse e garantisce la sicurezza dei prodotti**. Inoltre, è

pienamente **compatibile con il modello industriale italiano, fortemente orientato all'export**, a differenza del riutilizzo, che rischia di introdurre rigidità e barriere logistiche incompatibili con le filiere aperte e globali.

Come Confindustria, **ci aspettiamo, quindi, che il grande lavoro di sistema svolto sul nuovo Regolamento Imballaggi, entrato in vigore quest'anno, venga rispettato nella fase attuativa**, così come il **voto espresso dal Parlamento europeo**, che ha riconosciuto la validità e la centralità del nostro modello fondato sul riciclo di qualità. **È fondamentale tutelare una filiera di eccellenza dell'industria e del Paese**, che genera valore, occupazione e sostenibilità.

Su questa base si inseriscono le ulteriori **proposte di Confindustria per il Circular Economy Act**.

Il **rafforzamento del mercato dei prodotti circolari** è per noi una priorità. Deve essere perseguito attraverso misure di incentivazione economiche, finanziarie e fiscali, inclusi gli appalti pubblici verdi, che rappresentano uno strumento potente per orientare la domanda e premiare le imprese più virtuose. In questa direzione, auspichiamo **l'introduzione di un sistema di certificati per valorizzare l'economia circolare e incentivare l'utilizzo di materie prime seconde (MPS)**, promuovendo segnali di prezzo che riflettano la loro reale convenienza rispetto alle materie prime vergini.

Per accelerare la transizione circolare, nello specifico occorre sviluppare un vero **mercato unico europeo dei prodotti circolari, superando le barriere ancora presenti tra gli Stati membri**. Solo un mercato integrato può garantire la libera circolazione delle materie prime seconde (MPS), attrarre investimenti, favorire la tracciabilità dei materiali e valorizzare l'innovazione industriale.

È altrettanto urgente **semplificare il quadro autorizzativo, potenziare la capacità amministrativa e promuovere un mercato unico europeo delle MPS**, in grado di garantire standard condivisi e tracciabilità dei materiali. La proposta **Green VAT** – che prevede agevolazioni fiscali per i prodotti realizzati con materiali riciclati – va nella giusta direzione e deve essere pienamente integrata nel nuovo impianto normativo. Al tempo

stesso, è necessario sostenere le imprese che investono in simbiosi industriale, eco-design e digitalizzazione dei processi circolari, rafforzando l'accesso alla finanza per l'innovazione ambientale.

Resta però prioritario rimuovere gli ostacoli che ancora rallentano il percorso verso un'economia pienamente circolare. Tra questi: la **complessità burocratica, i costi elevati per le imprese e la carenza di infrastrutture per il recupero e la trasformazione di materie prime critiche.** La costruzione di un sistema efficiente per il recupero di materiali strategici contribuirebbe a ridurre la dipendenza estera e a rafforzare la sicurezza degli approvvigionamenti, garantendo sostenibilità ambientale e autonomia industriale.

L'adozione di politiche industriali che promuovano la simbiosi tra settori, l'eco-design, la digitalizzazione e la ricerca è essenziale per aumentare l'efficienza dei processi produttivi. Allo stesso modo, la semplificazione normativa e procedurale deve diventare una priorità, per restituire certezza agli operatori e rendere gli investimenti verdi economicamente sostenibili.

Tutti i materiali e prodotti devono poter contribuire agli obiettivi di sostenibilità attraverso percorsi tecnologicamente validi. È necessario **superare l'approccio del Green Deal basato su divieti e bandi su singoli materiali**, che rischia di escludere soluzioni efficaci e penalizzare la competitività industriale senza benefici ambientali concreti.

Il Circular Economy Act dovrà quindi rappresentare non solo una cornice regolatoria moderna ed efficace, ma anche un volano di crescita industriale. L'Industria italiana, con le sue esperienze e performance, è pronta a contribuire, mettendo a sistema un modello che coniuga sostenibilità ambientale, sviluppo tecnologico e competitività economica.