Confcommercio

PROPOSTE DI REVISIONE DEL SISTEMA PER LO SCAMBIO DI QUOTE DI EMISSIONE DELL'UE (EU ETS)

COM(2026)616 final ; COM(2026)619 final ; COM(2026)620 final

CAMERA DEI DEPUTATI
XIV Commissione
(Politiche dell'Unione europea)

Roma, 14 ottobre 2026

Onorevole Presidente, Onorevoli Deputati,

Confcommercio ringrazia la Commissione per l'opportunità di presentare osservazioni in merito alle COM(2026) 616 final, COM(2026) 619 final e COM(2026) 620 final, in tema di revisione del sistema per lo scambio di quote di emissione dell'UE (EU ETS).

Premessa e valutazioni generali

Il riesame del sistema di scambio delle quote di emissione (EU ETS) prevede un pacchetto di proposte presentate dalla Commissione Europea, nel luglio 2026, volte a contribuire alla resilienza economica e alla competitività dell'Europa e a conseguire il traguardo climatico per il 2040 in tutti i settori dell'economia e la neutralità in termini di emissioni di carbonio in tutti i settori entro il 2050.

Il pacchetto, in particolare, mira a:

- allineare il sistema EU ETS con il target climatico al 2040 (riduzione netta del 90% delle emissioni), introducendo al contempo correttivi per difendere la competitività industriale;
- fornire sostegno alla competitività industriale e al rallentamento del CBAM, ovvero estendendo la transizione delle quote gratuite di emissione per i settori protetti dal meccanismo di regolazione del carbonio alle frontiere (CBAM) fino al 2038 (rispetto alla scadenza originaria del 2034);
- rivedere la Riserva di Stabilità del Mercato (MSR), modificando i parametri della Decisione (UE) 2015/1814 per stabilizzare il prezzo del carbonio ed evitare eccessiva volatilità o picchi di costo energetico improduttivi per la manifattura;
- introdurre criteri di maggiore flessibilità per l'uso delle entrate delle aste da parte degli Stati e condizionalità mirate per sostenere i settori ad alta intensità energetica (decarbonizzazione *cost reflective*)

Proposta di Direttiva Com (2026) 616 final

Con specifico riferimento alla proposta di Direttiva COM(2026) 616 final, si evidenzia che i correttivi da essa previsti per sanare alcune gravi criticità del sistema di scambio delle quote di emissioni ETS non sono soddisfacenti, poiché non alleviano le penalizzazioni introdotte dalla disciplina vigente ai danni di imprese e cittadini, particolarmente gravi in un periodo di croniche tensioni sui mercati dei prodotti energetici, come quello che stiamo vivendo da tempo.

In particolare, la revisione della direttiva ETS interviene sul funzionamento del sistema europeo di scambio delle quote di emissioni climalteranti, con effetti diretti sull'industria e sui trasporti e effetti indiretti sui costi energetici delle imprese del terziario.

Una prima criticità generale riguarda l'utilizzo dei proventi delle aste ETS. Le risorse generate dalla vendita delle quote devono sostenere gli investimenti per ridurre le emissioni senza

concentrarsi esclusivamente sui grandi progetti industriali. Serve distribuirle in modo proporzionale e trasparente, tenendo conto dei costi sostenuti dai diversi settori, e occorre prevedere incentivi accessibili anche alle MPMI per interventi di efficienza energetica e innovazione tecnologica.

Un secondo aspetto generale riguarda la progressiva riduzione delle quote di emissione disponibili. È importante che questo percorso sia prevedibile e tenga conto dei possibili effetti sul prezzo dell'energia, sui noli del trasporto e sui costi sostenuti dalle imprese.

Inoltre, come noto, il meccanismo di negoziazione delle emissioni di CO_2 dal 2024 è stato esteso, per la rendicontazione, al trasporto marittimo e quest'anno è diventato pienamente operativo, con l'obbligo dell'integrale restituzione delle quote ETS.

Le principali criticità dell'estensione al trasporto marittimo del meccanismo europeo ETS consistono nell' alterazione delle corrette dinamiche concorrenziali tra le imprese che una regolazione specifica regionale, come quella EU ETS, genera all' interno di un mercato naturalmente globale come quello armatoriale, nonché nella penalizzazione che genera, sul fronte dell'accessibilità ai danni di cittadini e imprese delle comunità insulari.

Sotto quest'ultimo punto di vista, non dobbiamo dimenticare che l'Italia ospita la più ampia comunità insulare dell'Unione, con circa 7 milioni di abitanti suddivisi tra Sicilia, Sardegna ed isole minori, e che il nuovo comma 6 dell'art. 119 della Costituzione impegna la Repubblica a promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità.

La proposta di direttiva COM(2026) 616 final, nel settore dei trasporti marittimi, introduce alcuni limitati correttivi alla disciplina che non superano, però, le criticità in essere.

Criticità che stanno colpendo duramente i collegamenti con le isole maggiori Sicilia e Sardegna, le attività dei porti di transhipment nazionali come Gioia Tauro, nonché la buona pratica nazionale delle autostrade del mare.

Della proposta di direttiva sono apprezzabili la previsione di un sistema per compensare, almeno parzialmente, i maggiori costi dei carburanti alternativi rispetto a quelli tradizionali, così come il momentaneo congelamento dell'allargamento del campo di applicazione alle navi passeggeri più piccole con stazza lorda superiore a 400 ma inferiore a 5.000 tonnellate.

Positiva anche la proroga fino al 2035 dell'esenzione dal campo di applicazione dei collegamenti con le isole minori (con popolazione inferiore a 200.000 abitanti), che andrebbe, però, resa strutturale.

Nel trasporto marittimo, però, per rispettare le prescrizioni del novellato art. 119 della Costituzione e non penalizzare le economie e le comunità insulari, così come le buone pratiche dei porti nazionali di transhipment, andrebbero prioritariamente introdotti i seguenti correttivi:

1. esenzione strutturale dal sistema ETS per i collegamenti con tutte le isole, sia quelle con popolazione inferiore ai 200.000 abitanti, che quelle con popolazione superiore a tale soglia;

2. rafforzamento dei meccanismi finalizzati a limitare la penalizzazione introdotta dal sistema ETS ai danni della capacità competitiva dei porti europei di transhipment, rispetto agli scali extra UE, a partire da quelli del Nord Africa.

Inoltre, quanto alla nuova Banca europea per la decarbonizzazione industriale, si ritiene che possa rappresentare una valida opportunità di finanziamento, tuttavia, rischia di favorire le imprese più grandi, dotate di maggiori risorse finanziarie e capacità amministrativa. E', pertanto, necessario riservare alle MPMI una quota delle risorse, favorendo i progetti aggregati e prevedendo procedure semplificate e tempi di accesso più rapidi.

Rilevante è anche il tema dei costi indiretti dell'ETS. Le imprese del terziario ne subiscono gli effetti soprattutto attraverso le bollette elettriche e i prezzi dei beni e dei servizi acquistati, ma gli attuali meccanismi di compensazione sono rivolti a categorie industriali specifiche. Si chiede, quindi, di ampliare l'accesso alle compensazioni a ulteriori categorie di MPMI con consumi energetici rilevanti, rivedendo anche le soglie minime richieste.

Occorre, inoltre, valutare gli effetti dell'estensione dell'ETS agli impianti di incenerimento dei rifiuti urbani che potrebbe provocare l'aumento dei costi di trattamento e riflettersi sulle tariffe e sugli oneri a carico delle imprese. È fondamentale, dunque, monitorare attentamente questi effetti in modo da prevenire ricadute sproporzionate sulle attività economiche.

Infine, le nuove regole sulla cattura e sull'utilizzo della CO_2 possono comportare ulteriori obblighi di tracciabilità e di rendicontazione per le imprese coinvolte nelle filiere. È importante, dunque, che le disposizioni applicative siano chiare e proporzionate, evitando adempimenti eccessivamente complessi, soprattutto per le imprese di dimensioni più piccole.