

dossier

XIX Legislatura

30 marzo 2026

Audizione del Commissario europeo per il clima, l'azzeramento delle emissioni nette e la crescita pulita, Wopke Hoekstra

Roma, 31 marzo 2026



Senato
della Repubblica



Camera
dei deputati

XIX LEGISLATURA

Documentazione per le Commissioni

AUDIZIONI E INCONTRI IN AMBITO UE

Audizione del Commissario europeo per il clima,
l'azzeramento delle emissioni nette e la crescita
pulita, Wopke Hoekstra

Roma, 31 marzo 2026

SENATO DELLA REPUBBLICA
SERVIZIO STUDI
SERVIZIO DEGLI AFFARI INTERNAZIONALI
UFFICIO DEI RAPPORTI CON LE ISTITUZIONI
DELL'UNIONE EUROPEA

N. 169

CAMERA DEI DEPUTATI
SERVIZIO PER I RAPPORTI CON
L'UNIONE EUROPEA

N. 30



SERVIZIO STUDI

TEL. 06 6706 2451 - studi1@senato.it - ✉ [@SR_Studi](https://twitter.com/SR_Studi)

Dossier n. 169

SERVIZIO DEGLI AFFARI INTERNAZIONALI

Ufficio dei rapporti con le istituzioni dell'Unione Europea

TEL. 06 6706 5785 – affeuropei@senato.it



SERVIZIO PER I RAPPORTI CON L'UNIONE EUROPEA

TEL. 06 6760 2145 – rue_segreteria@camera.it - ✉ [@CD_europa](https://twitter.com/CD_europa) - europa.camera.it.

Dossier n. 30

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

INDICE

AUDIZIONE DEL COMMISSARIO EUROPEO PER IL CLIMA, L’AZZERAMENTO DELLE EMISSIONI NETTE E LA CRESCITA PULITA, WOPKE HOEKSTRA.....	1
Biografia del Commissario.....	1
Le competenze del Commissario	2
Le politiche UE per un'economia climaticamente neutra entro il 2050	3
Traguardo climatico dell’Unione per il 2040	4
Il Patto per l’industria pulita.....	6
La proposta di regolamento sull’accelerazione industriale	8
Aggiornamento del sistema di scambio di quote di emissione dell’UE (EU ETS)	9
Modifiche al meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere ...	13
Modifiche dei livelli di emissione di CO ₂ dei veicoli leggeri	15

**AUDIZIONE DEL COMMISSARIO EUROPEO PER IL CLIMA,
L'AZZERAMENTO DELLE EMISSIONI NETTE E LA CRESCITA PULITA,
WOPKE HOEKSTRA**

Biografia del Commissario



2024-ad oggi	Commissario europeo per il clima, l'azzeramento delle emissioni nette e la crescita pulita
2023-2024	Commissario europeo per l'azione per il clima (e per i trasporti da luglio 2024)
2022-2023	Ministro degli Affari Esteri e Vice Primo Ministro del Governo olandese
2017-2022	Ministro delle Finanze del Governo olandese
2011-2017	Membro del Senato olandese
2006-2017	McKinsey & Company; partner dal 2013
2002-2004	Posizioni commerciali presso Shell

[Fonte: Commissione europea](#)

Le competenze del Commissario

Il Commissario europeo per il **clima**, l'**azzeramento delle emissioni nette** e la **crescita pulita** [Wopke Hoekstra](#), di nazionalità olandese, è entrato in carica, unitamente all'intero Collegio dei commissari, il 1° dicembre 2024 per il periodo 2024-2029.

Il Commissario – che opera sotto la supervisione della Vicepresidente esecutiva per una transizione pulita, giusta e competitiva [Teresa Ribera](#) – deve garantire, in base alla [lettera di incarico](#), che l'UE mantenga i propri impegni in merito agli **obiettivi del 2030** e all'obiettivo **zero emissioni entro il 2050**. In particolare, al Commissario sono affidati i seguenti obiettivi:

- supervisionare e sostenere l'attuazione del quadro giuridico esistente per il 2030 e dare seguito alla valutazione dei piani nazionali per l'energia e il clima;
- proporre la **riduzione delle emissioni del 90%** per il **2040** nella [legge europea sul clima](#) e organizzare dialoghi strategici sul quadro post-2030 con tutte le parti interessate;
- sviluppare, con il Vicepresidente esecutivo per la prosperità e la strategia industriale, il [Patto per l'industria pulita](#) (*Clean Industrial Deal*) e contribuire all'[atto legislativo sull'accelerazione industriale](#) (*Industrial Accelerator Act*);
- lavorare affinché gli **investimenti** siano destinati alle **infrastrutture** europee a zero emissioni di carbonio e alla decarbonizzazione e industriale;
- sostenere l'attuazione del [Fondo per l'innovazione](#) per investire in tecnologie pulite altamente innovative, garantire che le **entrate** derivanti dal sistema di scambio delle quote di emissione (**ETS**) siano utilizzate per promuovere la decarbonizzazione nei settori chiave, nonché garantire l'attuazione dell'[ETS2](#) e sostenere l'implementazione del [Fondo sociale per il clima](#);
- lavorare sulla Strategia di gestione del carbonio industriale, con l'obiettivo di accelerare la costruzione di un **mercato unico per la CO2**, sul miglioramento della **rimozione del carbonio**, nonché sul trasporto e lo stoccaggio della CO2;
- garantire che l'Europa rafforzi la sua **diplomazia climatica** e il suo ruolo guida nei negoziati internazionali, nonché contribuire alla definizione della visione globale sul clima e sull'energia dell'UE;
- lavorare su un **Piano europeo di adattamento climatico** a supporto degli Stati membri, che insieme alla prima Valutazione europea del rischio climatico aiuterà a preparare la futura legislazione sulla preparazione e la resilienza ai cambiamenti climatici;

- rafforzare il quadro per una transizione sociale e giusta e, insieme al Commissario per l'Energia e l'Edilizia, creare un **quadro per eliminare** gradualmente l'erogazione di **sussidi ai combustibili fossili**, anche nel contesto del prossimo Quadro finanziario pluriennale;
- garantire un approccio tecnologicamente neutrale, in cui gli *e-fuels* abbiano un ruolo da svolgere, in merito all'obiettivo della **neutralità climatica per le automobili entro il 2035**;
- garantire l'attuazione continua, in collaborazione con altri commissari, del meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere ([CBAM](#));
- contrastare la crescente tendenza della **disinformazione climatica**.

Sempre secondo la lettera di incarico, il Commissario Hoekstra deve garantire altresì che il sistema fiscale dell'UE sostenga la **competitività**, la **prosperità** e l'**integrità sociale** dell'Europa. In tale contesto è chiamato in modo particolare a:

- livellare le **condizioni di tassazione dell'energia** e l'uso strategico delle misure fiscali per incentivare l'adozione di tecnologie pulite, come proposto nel rapporto Draghi, e contribuire a concludere i negoziati sulla [proposta di revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia](#) ed esplorare come rendere ulteriormente più ecologico il sistema dell'IVA;
- individuare soluzioni innovative per un **quadro fiscale coerente per il settore finanziario** dell'UE;
- lavorare alla **riforma della tassazione delle imprese**, anche concludendo i negoziati sul pacchetto sull'imposta sulle società;
- garantire standard elevati nel contrasto della **frode fiscale**, dell'**evasione** e dell'**elusione fiscale**;
- attuare [l'accordo globale](#) sulla **riforma fiscale internazionale**, che introduce un'**aliquota fiscale minima effettiva** per le imprese multinazionali attive nell'UE.

Le politiche UE per un'economia climaticamente neutra entro il 2050

Il raggiungimento degli **obiettivi climatici** ha costituito una delle principali **priorità politiche** dell'UE nel corso della legislatura **2019-2024** e ha comportato l'adozione di oltre 70 atti legislativi da collocarsi nel generale contesto di attuazione del [Green Deal](#). In linea con quest'ultimo e con l'[Accordo](#) di Parigi, è stato in particolare approvato nel 2021 il [regolamento sul clima](#) che ha sancito l'obiettivo della **neutralità climatica entro il 2050** e il traguardo intermedio vincolante dell'Unione in materia di clima per il

2030, consistente in una **riduzione netta delle emissioni di gas ad effetto serra** (al netto degli assorbimenti) di **almeno il 55%** rispetto ai livelli del 1990, quale tappa intermedia.

Le misure per conseguire tale traguardo sono state poi tradotte nel pacchetto legislativo *c.d.* “[Pronti per il 55%](#)” (*Fit for 55%*), presentato dalla Commissione europea nel luglio 2021 e in gran parte già adottato.

Al mantenimento degli obiettivi fissati dal Green Deal sono improntati anche gli [orientamenti politici](#) per la **Commissione europea 2024-2029**, i quali tuttavia considerano necessario coniugarli con la promozione della competitività dell’UE.

Da un lato, la Commissione si è prefissata l'intenzione di **modificare il regolamento sul clima** per introdurre un ulteriore **obiettivo intermedio** di riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra del **90%** entro il **2040**, dall’altro ha preannunciato iniziative, come la presentazione di un patto per un’industria pulita, volte a coniugare le **ambizioni climatiche** con la **crescita economica**.

Con l’avvio della legislatura europea 2024-2029 e l’attività della nuova Commissione sono state inoltre annunciate, e in misura minore già adottate, modifiche ad alcune importanti misure legislative in materia di clima e ambiente su cui è intervenuto il pacchetto “**Pronti per il 55%**”, rispetto al quale gli orientamenti della Commissione hanno evidenziato la necessità di un’attuazione da realizzarsi nel modo più **semplice, equo ed economicamente efficiente**.

Rientrano tra queste il [regolamento](#) sul meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (CBAM), la [direttiva](#) sul sistema di scambio di quote di emissioni dell’UE (ETS) e il [regolamento](#) sui livelli di emissione di CO₂ dei veicoli leggeri.

Traguardo climatico dell’Unione per il 2040

Il 5 marzo 2026 il Consiglio ha definitivamente [approvato](#), recependo l’accordo con il Parlamento europeo nell’ambito della procedura legislativa ordinaria, la [proposta](#) di regolamento relativo al **traguardo climatico dell’UE per il 2040**.

La proposta è stata presentata dalla Commissione europea il 2 luglio 2025 per introdurre nell’ambito della [legge europea sul clima](#) un ulteriore obiettivo intermedio al 2040 consistente in una **riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra pari al 90% rispetto ai livelli del 1990**. La stessa descrive inoltre gli **elementi** di cui la Commissione dovrà tenere conto nell’elaborare l’**assetto strategico post 2030**, tra i quali il principio di **neutralità tecnologica**, il rispetto di una **transizione giusta** sul piano sociale e la necessità di consolidare la **competitività** delle imprese europee. La Commissione dovrà tenere conto anche di

elementi di flessibilità, tra i quali la possibilità di utilizzare, dopo il 2036, **crediti internazionali di alta qualità** ai sensi dell'Accordo di Parigi per il raggiungimento dell'obiettivo: si tratta di strumenti di compensazione delle emissioni in un determinato Paese grazie a progetti attuati in un altro Paese.

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

L'esame della proposta in seno alle Istituzioni dell'UE ha fatto emergere **posizioni profondamente differenziate** tra gli Stati membri e tra i gruppi parlamentari. La questione è stata quindi affrontata il 23 ottobre 2025 dal **Consiglio europeo**, il quale nelle [conclusioni](#) ha chiesto alla Commissione europea di sviluppare ulteriormente le condizioni abilitanti necessarie per sostenere l'industria e i cittadini europei nel conseguimento del traguardo intermedio per il 2040.

Il [testo](#) definitivamente approvato da Parlamento europeo e Consiglio ha introdotto pertanto, rispetto alla proposta originaria della Commissione europea, una serie di modifiche volte a garantire agli Stati membri maggiori margini di flessibilità.

In particolare il contributo massimo che i **crediti internazionali di alta qualità** potranno fornire per il raggiungimento dell'obiettivo è stato fissato **fino a un limite del 5%** di riduzione rispetto alle emissioni nette dell'UE al 1990, in luogo del 3% proposto dalla Commissione.

Il testo stabilisce altresì una serie di elementi di cui la Commissione deve tenere conto nell'elaborazione delle sue proposte legislative per il periodo successivo al 2030. Tra questi figurano:

- **gli assorbimenti permanenti di carbonio** a livello dell'UE per compensare le emissioni residue difficili da abbattere nel quadro del sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE (EU ETS);
- **maggiore flessibilità** tra i settori e gli strumenti e all'interno degli stessi, per sostenere il conseguimento dei traguardi in modo semplice ed efficiente sotto il profilo dei costi.

Il regolamento approvato inoltre posticipa di un anno, **dal 2027 al 2028**, il momento in cui il sistema UE per lo scambio di quote di emissioni per i settori del trasporto stradale, dell'edilizia e altri settori (**ETS2**) diventerà pienamente operativo.

Sulla proposta originaria, il 30 settembre 2025, l'Assemblea della **Camera** dei deputati ha confermato il [parere motivato](#) adottato il 18 settembre dalla XIV Commissione "Politiche dell'UE" con il quale è stato contestato il **mancato rispetto del principio di sussidiarietà**, nonché del **principio di proporzionalità**.

Presso il Senato, la proposta è all'[esame](#) della **4ª Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea)** ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà.

Il Patto per l'industria pulita

Il [Patto per un'industria pulita](#) (*Clean Industrial Deal*) è stato presentato dalla Commissione europea il 26 febbraio 2025 nel contesto della [Bussola per la competitività dell'UE](#) con l'intenzione di coniugare **azione per il clima, circolarità e competitività** attraverso uno specifico piano operativo.

Per approfondimenti, si veda il [dossier](#) sulla Bussola e il [dossier](#) sul Patto predisposti dal Servizio RUE della Camera.

Il piano si fonda sull'idea, già sostenuta nel [rapporto Draghi](#), secondo la quale le politiche di decarbonizzazione potrebbero costituire un potente motore di crescita se opportunamente integrate con le politiche industriali, economiche, commerciali e di concorrenza. In tale contesto, il Patto si concentra sulle **industrie ad alta intensità energetica**, come la siderurgia, la metallurgia e l'industria chimica, per tutelare la loro competitività dai costi elevati dell'energia e dalla concorrenza sleale a livello mondiale, e sul settore delle **tecnologie pulite**, affinché possa espandersi nell'UE, in quanto ritenuto essenziale per la competitività, la circolarità e la decarbonizzazione.

Il Patto individua **sei fattori trainanti** considerati necessari per il successo dell'industria nell'UE: energia a prezzi accessibili, mercati guida, finanziamenti, circolarità e accesso ai materiali, mercati globali e partnership internazionali, competenze. Questi devono essere integrati da azioni sui **fattori abilitanti orizzontali** necessari per un'economia competitiva: ridurre la burocrazia, sfruttare appieno le dimensioni del mercato unico, anche attraverso l'integrazione graduale dei paesi candidati, potenziare la digitalizzazione, accelerare la diffusione dell'innovazione, promuovere posti di lavoro di qualità e coordinare meglio le politiche a livello europeo e nazionale.

Nella [relazione programmatica](#) sulla partecipazione dell'Italia all'UE per il 2026, trasmessa al Parlamento il 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 socio-economica**, sfruttando tutte le soluzioni disponibili con un **approccio tecnologicamente neutrale**.

Alla **Camera dei deputati** il Patto è stato esaminato ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, dalla X Commissione che ha approvato 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.

L'attuazione del Patto

Ad attuazione del Patto la Commissione ha già adottato una serie di [iniziative](#). Tra queste si segnalano in particolare quelle finalizzate a:

- garantire la disponibilità di energia a prezzi accessibili: il [piano d'azione per un'energia a prezzi accessibili](#) contiene azioni volte ad abbassare i costi dell'energia, completare l'Unione dell'energia, attirare investimenti e prepararsi meglio a potenziali crisi energetiche;
- aumentare la domanda di prodotti puliti: la [proposta di regolamento sull'accelerazione industriale](#) (v. *infra*) intende dare impulso alla domanda di tecnologie e prodotti a basse emissioni di carbonio fabbricati in Europa;
- finanziare la transizione pulita: i) la [nuova disciplina](#) degli **aiuti di Stato** (e la [raccomandazione](#) sull'adozione di **incentivi fiscali**), a sostegno del Patto, per consentire agli Stati membri di promuovere lo sviluppo dell'energia pulita, della decarbonizzazione industriale e delle tecnologie pulite; ii) il [regolamento \(UE\) 2025/2005](#) che ha modificato **InvestEU** per aumentarne le capacità;
- incrementare la circolarità e l'accesso ai materiali: la [proposta di regolamento](#) volta a modificare il [regolamento \(UE\) 2024/1252](#) al fine di migliorare la circolarità, aumentare la capacità di riciclaggio e rafforzare il mercato secondario delle **materie prime critiche**.

Presso il Senato la proposta è all'[esame](#) per i profili di merito della Commissione Industria, commercio, turismo, agricoltura e produzione alimentare; per i profili di sussidiarietà della Commissione Politiche dell'Unione europea;

- potenziare l'azione dell'UE su scala mondiale: i) il [regolamento \(UE\) 2025/2083](#) che ha modificato il **CBAM** per semplificare l'onere di conformità a carico degli importatori di merci; ii) la [nuova visione globale dell'UE in materia di clima ed energia](#) che aggiunge una dimensione esterna al Patto e definisce una nuova strategia per rafforzare i partenariati esistenti e crearne di nuovi, reciprocamente vantaggiosi;
- garantire competenze e posti di lavori di qualità per sostenere la transizione pulita: l'[Unione delle competenze](#) è volta in via generale a sostenere lo sviluppo del capitale umano per rafforzare la competitività dell'UE.

La Commissione ha altresì presentato **piani industriali settoriali** con riferimento ai comparti automobilistico, siderurgico e chimico.

Il [piano d'azione industriale per il settore automobilistico](#) propone azioni per coniugare il rilancio della competitività dell'*automotive* con gli obiettivi concordati in materia di emissioni, riducendo al contempo le dipendenze strategiche. Il [piano](#)

d'azione per l'industria siderurgica prospetta misure per ridurre il deficit di competitività di un settore che sta affrontando anche una pressione significativa a causa di livelli insostenibili di sovraccapacità globale. Il piano d'azione per l'industria chimica si pone infine l'obiettivo di affrontare le sfide significative che minacciano la posizione competitiva e la resilienza del settore.

La proposta di regolamento sull'accelerazione industriale

Lo scorso 4 marzo la Commissione ha presentato la proposta di regolamento sull'accelerazione industriale (*Industrial Accelerator Act*, IIA), volta a:

- rafforzare la *leadership* industriale dell'UE nei settori strategici;
- preservare e creare circa 150.000 posti di lavoro nei settori industriali chiave;
- accelerare gli investimenti nella decarbonizzazione industriale attraverso disposizioni relative alle basse emissioni di carbonio e al "*Made in EU*" nei programmi pubblici e negli appalti.

Il regolamento riguarda l'industria manifatturiera, con particolare attenzione alle industrie ad alta intensità energetica, alla catena del valore del settore automobilistico e alle tecnologie a zero emissioni nette necessarie per consentire la trasformazione industriale pulita e garantire la resilienza della catena di approvvigionamento. Obiettivo della Commissione è aumentare la quota del **settore manifatturiero nel PIL** dell'UE dal 14,3% nel 2024 al **20%** entro il 2035.

Nel 2024 il settore manifatturiero rappresentava il 18,3% dell'occupazione e il 14,3% del PIL totale dell'UE (dati Commissione). Nonostante ciò, la quota del settore sul PIL dell'UE è diminuita negli ultimi decenni, passando dal 20,8% (17,4% se si considera l'UE a 27) del 2000 all'attuale 14,3%. Allo stesso tempo, il settore manifatturiero si trova ad affrontare sfide sempre più complesse, come gli elevati prezzi dell'energia, la sovraccapacità produttiva globale, gli alti costi di capitale e operativi per la decarbonizzazione e l'implementazione di nuove tecnologie, i bassi investimenti rispetto ad altre regioni, nonché gli ostacoli normativi. Le industrie manifatturiere, inoltre, rappresentano circa il 26% delle emissioni totali di gas serra dell'UE. Le industrie ad alta intensità energetica, da sole, rappresentano il 22% delle emissioni totali di gas serra dell'UE, ovvero più di tre quarti di tutte le emissioni industriali.

L'IAA introduce preferenze "*Made in EU*" e a basse emissioni di carbonio negli appalti pubblici e nei regimi di sostegno pubblico per stimolare la domanda di prodotti industriali europei: cemento, alluminio per tecnologie a zero emissioni nette come batterie, solare, eolico, pompe di calore e nucleare. In altre parole, le imprese di settori considerati strategici saranno obbligate a realizzare una **parte della loro produzione nell'UE** o ad approvvigionarsi di componenti locali quando beneficiano di fondi pubblici.

La proposta introduce inoltre condizioni per **investimenti esteri superiori a 100 milioni di euro** in settori emergenti quali batterie, veicoli elettrici, fotovoltaico e materie prime critiche.

Nell'ambito del programma di semplificazione della Commissione, l'IAA razionalizza e digitalizza le procedure di **autorizzazione** per i progetti industriali. Ciò comprende l'introduzione di uno "sportello unico" digitale con termini chiari e il principio della tacita approvazione nelle fasi intermedie della procedura autorizzativa per i progetti di decarbonizzazione ad alta intensità energetica.

Si introducono aree di accelerazione industriale progettate per consentire la simbiosi industriale e incoraggiare la creazione di **cluster** di progetti di produzione pulita. La creazione di tali *cluster* faciliterà gli investimenti essenziali nelle infrastrutture energetiche e promuoverà le autorizzazioni a livello di area.

Aggiornamento del sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (EU ETS)

Nel [programma](#) per il 2026 la Commissione europea preannuncia, per il III trimestre, un aggiornamento del **sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (EU ETS)** per gli impianti marittimi, aerei e fissi e della pertinente **riserva stabilizzatrice del mercato**.

Nella [relazione programmatica](#) sulla partecipazione dell'Italia all'UE per il 2026 il **Governo** riferisce che in tale ambito intende portare avanti le posizioni nazionali.

Per quanto riguarda i piccoli emettitori, propone l'**innalzamento** della **soglia** per la loro **esclusione dal sistema** (da 25.000 a 50.000 tCO₂), riducendo in tal modo obblighi e oneri per una pluralità di soggetti con profilo emissivo limitato.

In relazione al settore dei **rifiuti**, **si oppone alla loro inclusione** nell'ambito pieno di applicazione della [direttiva](#), sottolineando che un eventuale incremento del costo di incenerimento dei rifiuti urbani dovuto all'inclusione nel sistema ETS potrebbe inficiare il raggiungimento dell'obiettivo di riduzione dello smaltimento in discarica, non risultando determinante invece al raggiungimento degli obiettivi di raccolta differenziata.

Per quanto riguarda il **settore marittimo**, lavorerà per portare avanti diverse proposte, concernenti in particolare: il rafforzamento del coordinamento con iniziative internazionali (IMO) per evitare sovrapposizioni e conseguire una migliore armonizzazione, salvaguardando l'integrità ambientale e la competitività; il rafforzamento dell'attività di monitoraggio delle rotte, degli scali e delle infrastrutture disponibili nei porti extra UE per minimizzare il rischio di elusione; il rafforzamento dell'*enforcement*, con controlli coordinati tra Stati Membri; l'introduzione di esenzioni per i collegamenti con le isole svolti con un contratto di servizio pubblico o soggetti a un obbligo di servizio pubblico, salvaguardando la connettività dei territori insulari e la coesione economica, sociale e territoriale; la semplificazione degli oneri per gli operatori marittimi;

In relazione al tema degli **assorbimenti di CO₂**, sosterrà la limitazione alle sole casistiche di utilizzo della CO₂ tramite legami chimici nella produzione di materiali che sulla base dell'attuale livello di conoscenza sembrano presentare maggiori garanzie sia in termini di contabilizzazione che di sottrazione permanente dall'atmosfera. Sosterrà inoltre l'opportunità di consentire sin da subito la possibilità di contabilizzare emissioni negative all'interno di impianti ETS che catturino CO₂ di origine biogenica e, per quanto riguarda la cattura e l'utilizzo del carbonio con stoccaggio temporaneo e il trasporto di CO₂, terrà alta l'attenzione affinché questi aspetti vengano tenuti in debita considerazione.

Per quanto riguarda l'assegnazione delle **quote gratuite** infine intende porre particolare attenzione al processo di revisione dei *benchmark* perché siano adeguati al contesto tecnologico di riferimento.

La revisione dell'EU ETS è stata al centro delle discussioni del Consiglio europeo del 19 marzo 2026 che, nelle [conclusioni](#), ha invitato la Commissione a presentare la **revisione dell'ETS al più tardi entro luglio 2026**, per ridurre la volatilità del prezzo del carbonio e attenuare il suo impatto sui prezzi dell'energia elettrica, compresi i correlati costi della catena di approvvigionamento, e sul riorientamento delle attività. Ciò preservando nel contempo il ruolo essenziale di tale sistema nella transizione climatica ed energetica attraverso un segnale di prezzo basato sul mercato per le emissioni di carbonio che stimoli gli investimenti e l'innovazione.

La discussione del Consiglio europeo è stata preceduta da riunioni e iniziative di gruppi di Paesi favorevoli o contrari alla revisione dell'ETS.

In particolare, nel corso della **riunione dei Paesi 'Friends of Industry'** del 25 febbraio 2026, formato informale che riunisce i ministri dell'industria di alcuni Stati membri per coordinare le posizioni in vista dei Consigli europei e del Consiglio Competitività, il ministro delle imprese e del Made in Italy Urso ha [riferito](#) l'intenzione di chiedere alla Commissione europea la **sospensione dell'ETS**, fino a una sua profonda revisione che intervenga sia sui parametri di riferimento delle emissioni, sia sui meccanismi di assegnazione delle quote, incluso il rinvio della graduale eliminazione delle quote gratuite, e che introduca un meccanismo stabile di sostegno per le imprese esportatrici, non ancora compiutamente definito nella riforma del CBAM. Tale posizione, secondo quanto [riferito](#) dal ministero, sarebbe stata ribadita anche alla **riunione dell'Alleanza ministeriale per le industrie ad alta intensità energetica** (*Ministerial Alliance for Energy-Intensive Industries*), formato di coordinamento tra Stati membri sui principali dossier che incidono sulla competitività dei settori energivori, e al Consiglio competitività.

Da fonti informali si apprende altresì che nel corso dei **lavori preparatori della riunione del Consiglio europeo** del 19 marzo, in sede di COREPER, l'Italia, sostenuta da Polonia, Romania, Slovacchia e Ungheria, avrebbe posto l'accento sulla necessità di intervenire con urgenza sul tema dei prezzi dell'energia e sull'impatto dell'ETS e ribadito l'importanza di un rispetto in concreto del principio di neutralità tecnologica. Avrebbe sottolineato altresì l'opportunità di chiedere una

sospensione temporanea dell'ETS fino al termine della crisi, accompagnata da misure mirate e di breve periodo.

Sul tema sono emerse **posizioni divergenti** tra Paesi favorevoli a misure rapide quali la sospensione dell'ETS – come Polonia, Italia, Romania, Slovacchia, Ungheria, Bulgaria, e Grecia, (specie Polonia, Italia e Slovacchia) – per ridurre i prezzi dell'elettricità e Paesi per i quali le modifiche all'ETS avrebbero un impatto negativo sulla pianificazione delle imprese.

I capi di Stato e di Governo di Italia, Austria, Croazia, Grecia, Romania, Bulgaria, Repubblica Ceca, Ungheria, Polonia e Slovacchia avrebbero inoltre inviato una lettera alle istituzioni dell'UE chiedendo una **revisione approfondita del sistema ETS** che includa un'estensione delle quote gratuite oltre il 2034, nonché un approccio graduale all'eliminazione delle quote gratuite a partire dal 2028. Hanno inoltre chiesto inoltre di accelerare la revisione che dovrebbe essere presentata al più tardi alla fine di maggio.

In senso contrario, invece, **otto Stati** (Danimarca, Olanda, Svezia, Finlandia, Spagna, Portogallo, Slovenia e Lussemburgo), avrebbero presentato un *non paper* con il quale hanno sottolineato che apportare modifiche fondamentali, mettere in discussione lo strumento stesso o sospenderlo costituirebbe un passo indietro molto preoccupante, non solo in termini di ambizione climatica, ma anche perché indebolirebbe i segnali di prezzo del carbonio che sostengono investimenti e stabilità del mercato.

Anche il Presidente del Consiglio Meloni, l'11 marzo 2026, in occasione delle [comunicazioni](#) alle Camere prima della riunione del Consiglio europeo, avrebbe ribadito l'attività svolta dal Governo italiano a livello europeo per chiedere, in attesa della necessaria revisione annunciata, di **sospendere urgentemente l'applicazione dell'ETS alla produzione di elettricità da fonti termiche**. Al di là di questa misura emergenziale urgente, ha sottolineato la necessità di una **revisione** che corregga strutturalmente l'effetto inflativo legato all'applicazione congiunta delle regole europee di fissazione del prezzo dell'energia elettrica e dell'ETS; la proroga delle quote gratuite per le industrie energivore; la riduzione della volatilità del prezzo delle quote ETS attraverso l'introduzione di un *cap*, oppure escludendo dal mercato degli ETS gli attori non industriali, così da limitare ogni speculazione finanziaria.

A seguito della discussione generale, la Camera **ha approvato** la risoluzione n. [6-00242](#) (Mantovani, Giglio Vigna, Rossello, Carfagna ed altri) e la risoluzione n. [6-00243](#) riformulata (Richetti, Boschi, Magi ed altri), ad eccezione dei capoversi 1, 3, 11 e 14 del dispositivo e della premessa. Presso il Senato è stata approvata la risoluzione [6-00214](#) (Terzi di Sant'Agata ed altri).

Con le risoluzioni [6-00242](#) Camera e [6-00214](#) Senato si è impegnato il Governo ad affrontare con urgenza, assieme alla Commissione europea, la definizione di interventi per ridurre immediatamente i prezzi dell'energia, a partire dalla possibilità di una **sospensione provvisoria dell'applicazione dell'ETS alla**

generazione termoelettrica come primo obiettivo e da una sua **revisione** che adatti il suo funzionamento al mutato contesto europeo e internazionale e ne corregga gli aspetti che si sono rivelati dannosi per la competitività del nostro sistema industriale.

Con la risoluzione n. [6-00243](#) Camera si è impegnato il Governo ad operare in sede di Consiglio europeo affinché, per la durata della crisi in atto e sino al rientro di condizioni di normalità dei mercati energetici, sia **sospesa** l'operatività del sistema europeo di scambio delle quote di emissione (ETS), ovvero siano adottate misure equivalenti di salvaguardia, al fine di evitare ulteriori aggravii sui costi energetici e produttivi, con particolare riguardo alle imprese energivore e ai settori maggiormente esposti, preservando competitività, livelli occupazionali e continuità delle filiere industriali.

Modifiche al sistema di scambio di quote di emissioni 2 dell'UE

Con riferimento invece al **sistema di scambio di quote di emissioni 2** (ETS2) nei settori del trasporto su strada, degli edifici e di altri comparti interessati, la Commissione europea il 27 novembre 2025 ha presentato una [proposta](#) di modifica della [decisione](#) relativa alla corrispondente **riserva stabilizzatrice**; proposta rispetto alla quale, il 18 febbraio 2026, il Consiglio ha [adottato](#), nell'ambito della procedura legislativa ordinaria, il proprio mandato in vista dell'avvio dei negoziati interistituzionali.

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

Presso la Camera, in esito all'esame ai fini della verifica della conformità al principio di **sussidiarietà**, la **Commissione Politiche dell'UE** ha adottato, il 24 febbraio 2026, un [documento](#) recante una **valutazione conforme** sulla proposta.

Presso il Senato, la proposta è stata [esaminata](#) dalla 4^a Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea) ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà, la quale [a conclusione](#) dell'esame, il 4 marzo 2026, ha espresso un orientamento favorevole.

La proposta ha fatto seguito ad una lettera inviata in risposta alle preoccupazioni di 19 Stati, tra cui l'Italia, e presentata al Consiglio Ambiente del 21 ottobre 2025, con la quale il **commissario Hoekstra** aveva riferito che la Commissione fosse al lavoro su una serie di **misure** per mantenere sotto controllo i prezzi dell'ETS2 e sostenere ulteriormente la transizione verso il riscaldamento e la mobilità puliti. Oltre alla modifica della riserva stabilizzatrice del mercato proposta, tra le altre misure relative al quadro di attuazione dell'ETS2 figurano l'**avvio anticipato** delle aste ETS2 e una nuova **struttura di prefinanziamento** per gli Stati membri ([ETS2 Frontloading Facility](#)) della **Banca europea degli investimenti** in collaborazione con la Commissione europea.

Nella riunione del **Consiglio europeo** del 23 ottobre 2025 i leader dell'UE avevano preso atto nelle [conclusioni](#) di tale intenzione, manifestata anche dalla Presidente von der Leyen in una lettera inviata ai capi di Stato e di Governo, e

avevano invitato la Commissione a presentare una revisione del quadro di attuazione dell'ETS 2, compresi tutti gli aspetti pertinenti.

La piena operatività dell'ETS 2, come già detto (vedi [supra](#)) è stata posticipata dal 2027 al 2028.

L'ETS2 è il nuovo sistema di scambio delle quote di emissioni, distinto da quello preesistente, introdotto attraverso la revisione della materia nel 2023. Il nuovo sistema coprirà e affronterà le emissioni di CO₂ nei settori dell'**edilizia**, del **trasporto stradale** e **ulteriori settori** (principalmente piccole industrie non coperte dall'attuale sistema ETS dell'UE).

Con riferimento alle misure di semplificazione dell'ETS2, nella [relazione programmatica](#) sulla partecipazione dell'Italia all'UE per il 2026, il Governo riferisce di voler portare avanti le istanze nazionali, per promuovere e sostenere la posticipazione delle scadenze annuali per la comunicazione delle emissioni e la restituzione delle quote; la revisione della soglia per l'identificazione dei soggetti regolamentati a basse emissioni; l'introduzione della nuova categoria di soggetti regolamentati a molto basse emissioni.

Modifiche al meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere

Nel [Patto per l'industria pulita](#) la Commissione europea aveva comunicato che avrebbe effettuato, entro il terzo trimestre del 2025, un **riesame completo del meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (CBAM)** per valutare la possibilità di estenderne l'ambito di applicazione ad altri settori a rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, ai settori a valle e alle emissioni indirette in tutti i settori interessati, tenendo conto dei costi indiretti dell'energia elettrica per i produttori dell'UE. La Commissione aveva annunciato inoltre che, in seguito al riesame, ed entro il primo trimestre del 2026, avrebbe valutato se presentare una proposta legislativa sull'estensione del meccanismo CBAM.

Il 17 dicembre 2025 la Commissione europea ha pubblicato quindi una [relazione](#) che esamina l'**esperienza acquisita con l'attuazione del meccanismo**, durante il periodo transitorio da ottobre 2023 alla fine del 2025, ed ha presentato una [proposta](#) che modifica il [regolamento](#) sul **CBAM** e una [proposta](#) di regolamento che istituisce il **Fondo temporaneo per la decarbonizzazione**.

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

Presso la Camera, in esito all'esame ai fini della verifica della conformità al principio di **sussidiarietà**, la **Commissione Politiche dell'UE** ha adottato, il 25 marzo 2026, un [documento](#) recante una **valutazione conforme** sulle proposte.

In estrema sintesi (rinviando, per maggiori dettagli, alla sezione del presente dossier sui contenuti delle proposte) il pacchetto prospetta le seguenti **misure**:

- l'ampliamento della portata del CBAM per includere **prodotti a valle** ad alta intensità di acciaio e alluminio;

- l'attribuzione alla Commissione europea del potere di imporre, per un sottoinsieme di codici NC e origini, **prove supplementari** utili a dimostrare che **non si sono verificate pratiche abusive**, in situazioni in cui sono presenti sufficienti prove che indicano un rischio elevato di tali pratiche;
- l'istituzione di un **fondo temporaneo per la decarbonizzazione** per rimborsare ai produttori una parte del costo del carbonio dell'EU ETS pagato per la produzione di merci soggette a un rischio residuo di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio;
- la modifica e la **razionalizzazione** della **metodologia per calcolare le emissioni incorporate nell'energia elettrica**, affinché i valori predefiniti siano calcolati sulla base di un fattore di emissione che rifletta l'intensità delle emissioni di tutte le fonti di energia elettrica nei paesi esportatori e non solo dei combustibili fossili.

Con un [comunicato stampa](#) del 17 dicembre 2025 il MIMIT, in relazione alla presentazione del pacchetto di misure della Commissione europea, ha riportato la soddisfazione del ministro Urso, il quale ha sottolineato che esso rispecchia in gran parte le indicazioni italiane, sia per quanto riguarda la tutela dei prodotti a valle, come elettrodomestici e macchinari, che per la lotta ai fenomeni di aggiramento e di elusione.

Il 27 dicembre 2024 il MIMIT aveva [comunicato](#) infatti di aver trasmesso alle istituzioni dell'UE un *non paper* sulla **revisione del CBAM**. Il documento, presentato dall'Italia con Austria, Bulgaria e Polonia, proponeva alla Commissione europea di **anticipare** al 2025 le **clausole di revisione già previste**, al fine di migliorare il CBAM prima della sua entrata a regime nel 2026. Successivamente, al [Consiglio competitività](#) del 12 marzo 2025, l'Italia ha chiesto e ottenuto l'inserimento all'ordine del giorno di un confronto sulla **revisione del CBAM**, durante il quale ha chiesto l'estensione del CBAM anche ai prodotti a valle maggiormente a rischio di rilocalizzazione delle emissioni, attraverso l'inserimento in un elenco da definire insieme alla Commissione e all'industria. Anche al [Consiglio Ambiente](#) del 27 marzo 2025 l'Italia, insieme a Francia e Slovacchia, ha richiamato l'attenzione sulla necessità di un CBAM più efficace per un'industria dell'UE competitiva e decarbonizzata, presentando un *non paper*.

Tuttavia lo stesso MIMIT il 26 gennaio 2026 ha [riferito](#) che, in occasione di un incontro in videochiamata, il ministro Urso e il Ministro delegato per l'Industria della Francia, Martin hanno evidenziato che la proposta della Commissione sul CBAM risponde solo parzialmente alle richieste degli Stati membri: pur condividendo l'estensione ai prodotti a valle, hanno infatti sottolineato che occorre **maggior chiarezza** sia sul **funzionamento del fondo temporaneo per la decarbonizzazione**, sia sulle modalità in cui saranno realizzati in concreto i **meccanismi antielusione**.

Regolamento di modifica del CBAM

Nell'ambito del pacchetto *omnibus* I del 26 febbraio 2025 è stato approvato inoltre il [regolamento](#) che **modifica** il [regolamento](#) sul **CBAM** per semplificarlo e rafforzarlo.

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

Presso la **Camera**, la proposta di modifica è stata esaminata ai fini della verifica di conformità al principio di sussidiarietà dalla **Commissione politiche dell'UE** che ha adottato, il 15 maggio 2025, un [documento](#) recante una **valutazione positiva** al riguardo.

Presso il Senato la Commissione politiche dell'Unione europea ha espresso il 28 maggio 2025 un [orientamento favorevole](#) sul rispetto dei principi di sussidiarietà e proporzionalità.

Le modifiche approvate definiscono una **nuova soglia *de minimis* basata sulla massa** ed esentano quindi dalle norme CBAM le importazioni fino a 50 tonnellate l'anno per importatore.

Il regolamento modificato è volto a **evitare perturbazioni** per gli importatori all'inizio del 2026, consentendo le importazioni di merci CBAM a varie condizioni in attesa della registrazione dell'importatore, e contiene altre misure di **semplificazione per tutti gli importatori di merci CBAM**. Le semplificazioni riguardano ad esempio, la procedura di autorizzazione, i processi di raccolta dei dati, il calcolo delle emissioni, le norme in materia di verifica e il calcolo dell'esposizione finanziaria dei dichiaranti CBAM autorizzati. Infine contiene adeguamenti delle disposizioni in materia di **sanzioni** e delle norme relative ai **rappresentanti doganali indiretti**.

Modifiche dei livelli di emissione di CO₂ dei veicoli leggeri

Il 16 dicembre 2025 la Commissione europea ha presentato un **pacchetto di misure** volto a rafforzare la **competitività dell'industria automobilistica dell'UE** nella transizione verso una mobilità a zero emissioni, in cui si inscrivono una [proposta](#) di regolamento che modifica il regolamento sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti, una [proposta](#) di regolamento relativo ai veicoli aziendali puliti, una [proposta](#) di regolamento che modifica il regolamento sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri e sostituisce la direttiva sull'etichettature delle auto e la [strategia](#) "*Battery Booster*".

Il 12 marzo 2026 il Parlamento europeo ha adottato, nell'ambito della procedura legislativa ordinaria e secondo la **procedura d'urgenza** di cui all'articolo [170](#) del proprio regolamento, la propria [posizione in prima lettura](#) sulla [proposta](#) di modifica del [regolamento](#) sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei **veicoli pesanti**.

Per approfondimento si veda il [dossier](#) predisposto dal Servizio RUE della Camera.

Presso la Camera, la [proposta](#) di regolamento sui veicoli leggeri e la [proposta](#) di regolamento sui veicoli pesanti sono state esaminate ai fini della verifica di conformità al principio di sussidiarietà dalla **Commissione Politiche dell'UE** che, il 24 febbraio 2026, ha adottato un [documento](#) recante una **valutazione conforme**. Nello stesso giorno la Commissione Politiche dell'UE ha inoltre approvato un [parere motivato](#) sulla [proposta](#) di regolamento relativa ai veicoli aziendali, ritenendola non conforme ai principi di sussidiarietà e proporzionalità.

Le proposte si basano sui contributi dell'industria e dei principali portatori di interessi raccolti durante il [dialogo strategico sul futuro dell'industria automobilistica](#) avviato nel gennaio 2025 e sul [piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo](#).

Presso la **Camera dei deputati**, il piano d'azione è stato oggetto di esame da parte della **X Commissione** "Attività produttive, Commercio e Turismo", ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento. Al termine di un ampio ciclo di audizioni, il 17 giugno 2025, la X Commissione ha approvato un [documento](#) finale con il quale ha sostenuto che il piano debba essere **modificato**, sia dal punto di vista dell'approccio generale che delle misure particolari prospettate, per rispondere efficacemente alle necessità del settore e alle sfide di competitività che esso si trova ad affrontare e per **rappresentare una vera e propria strategia industriale europea**, chiara, coerente e organica, per l'intero settore automobilistico, di cui il documento ravvisa l'estrema esigenza.

In **estrema sintesi** la Commissione prospetta le seguenti **misure**.

Per i **veicoli pesanti**:

- 1) la possibilità per i costruttori di accumulare **crediti** qualora le loro **emissioni di CO₂** siano **inferiori** al loro **obiettivo annuale**, e non come previsto attualmente solo quando le loro emissioni di CO₂ sono inferiori a una traiettoria lineare di riduzione delle stesse.

Per i **veicoli leggeri** (autovetture e furgoni):

- 1) l'obiettivo di riduzione delle emissioni previsto a partire dal **2035** viene abbassato dal 100% al **90%**, mentre il **10%** rimanente dovrà essere compensato mediante crediti per l'uso di **acciaio a basse emissioni di carbonio** prodotto nell'UE (per un massimo di 7%) e mediante crediti per l'uso di **carburanti rinnovabili sostenibili** (per un massimo di 3%). In tal modo la proposta consentirebbe ai veicoli ibridi ricaricabili (PHEV), a quelli con *range extender*, ai veicoli ibridi leggeri e ai veicoli con motore a combustione interna di continuare ad avere un ruolo anche dopo il 2035;
- 2) per il **periodo 2030-2032** una maggiore flessibilità tramite una **conformità su base pluriennale** per consentire ai costruttori di sfiorare l'obiettivo in un dato anno se lo sfioramento è compensato da risultati migliori rispetto a quelli prefissati in un altro anno del periodo di riferimento;
- 3) incentivi sotto forma di **supercrediti** di CO₂ ai costruttori che immettono sul mercato dell'UE **auto elettriche di piccole dimensioni prodotte nell'UE**;

- 4) per i **furgoni** l'**obiettivo** di riduzione delle emissioni del 50% al **2030** viene **abbassato al 40%**.

Per i **veicoli aziendali**:

- 1) **obiettivi vincolanti** per quanto riguarda la **quota di veicoli a zero e a basse emissioni** sul totale delle auto e dei furgoni aziendali nuovi immatricolati dalle **grandi imprese in ciascuno Stato membro**. Gli obiettivi variano da uno Stato membro all'altro, rispecchiando il diverso livello di maturità del mercato e la varietà dei contesti nazionali all'interno dell'UE;
- 2) **divieto** per gli Stati membri di prevedere **incentivi finanziari** per l'acquisto, il *leasing*, il noleggio, la vendita a rate o l'utilizzo di **veicoli aziendali diversi dai veicoli a zero o a basse emissioni** prodotti nell'UE.

Con riferimento all'**etichettatura dei veicoli**:

- 1) l'etichetta dovrà fornire **nuove informazioni** sul consumo di energia elettrica e sull'autonomia dei **veicoli elettrici**;
- 2) l'ambito di applicazione dell'etichetta dei veicoli viene ampliato per includere anche i **furgoni nuovi** e le **auto** e i **furgoni usati**;
- 3) devono essere messe a disposizione ulteriori informazioni in una **banca dati online** per consentire ai consumatori di confrontare diversi modelli di veicoli;
- 4) viene **eliminato** l'**obbligo** di produrre **poster e guide cartacee**;
- 5) le **etichette** vengono **armonizzate** a livello di UE.

Nella [relazione programmatica](#) sulla partecipazione dell'Italia all'UE per il 2026 il Governo sottolinea che la decisione della Commissione europea di introdurre maggiore flessibilità sugli obiettivi per il settore automobilistico rientra nella **direzione** da sempre **auspicata dall'Italia**, e si impegna ad operare in tutte le sedi istituzionali al fine di accelerare il processo di decarbonizzazione, sfruttando tutte le opportunità disponibili attraverso un approccio tecnologicamente neutrale. Il Governo intende inoltre **promuovere** il sostegno al **processo di transizione** attraverso l'impiego di soluzioni a ridotta impronta di carbonio, contribuendo al contempo a preservare la resilienza e la competitività del sistema industriale, grazie ad un piano di investimento pluriennale che combini stimoli alla domanda con sostegno agli investimenti nell'offerta, rivolto all'intera catena del valore dell'industria automobilistica. Auspica infine un approccio olistico, strutturale e di ampio respiro che contempli il duplice obiettivo della **neutralità climatica/tecnologica e della competitività** del sistema industriale, garantisca a tutti i cittadini un equo accesso ai mezzi di mobilità e tuteli le eccellenze della filiera industriale europea.

Secondo fonti informali, nel corso delle prime discussioni tenutesi sul pacchetto in sede di **Coreper I**, l'Italia avrebbe evidenziato la necessità di **rendere effettivo il principio di neutralità tecnologica**, in particolare attraverso un riconoscimento pieno del ruolo dei **biocarburanti**. Avrebbe inoltre ribadito le **riserve sugli**

obiettivi vincolanti per le flotte, che rischiano di non riflettere le condizioni di mercato e le specificità nazionali.

Nel complesso, la discussione avrebbe confermato che il consenso politico si concentra sulle flessibilità e sulla neutralità tecnologica, mentre le flotte rappresentano il principale punto di frizione. Il tema del "*made in Europe*/contenuto europeo" starebbe emergendo come questione altamente politica, su cui diversi Stati membri chiedono un coinvolgimento stretto a livello di Consiglio, mentre la modifica mirata relativa ai veicoli pesanti ha raccolto reazioni complessivamente costruttive.

Durante il **Consiglio competitività del 27 febbraio 2026** l'Italia ha dichiarato che la proposta della Commissione rappresenta solo un primo passo, insufficiente ad affrontare le sfide del settore in Europa e che occorrerà: applicare il principio di neutralità tecnologica, ammettendo al percorso di decarbonizzazione fin da subito e anche dopo il 2035 tutte le tecnologie disponibili, in particolar modo i veicoli alimentati con biocarburanti; rivedere gli obiettivi per i veicoli commerciali leggeri e prevedere maggiore flessibilità per il raggiungimento degli obiettivi al 2030 e al 2035; rimuovere le quote vincolanti nel processo di decarbonizzazione delle flotte aziendali, a favore di un modello incentivante lasciato all'iniziativa degli Stati Membri.

Anche nelle comunicazioni al Parlamento in vista della riunione del Consiglio europeo del 19 marzo 2026 la Presidente del Consiglio Meloni ha definito la proposta della Commissione europea "eccessivamente timida".

Prima del pacchetto di misure di dicembre 2025, la Commissione Europa aveva già presentato una [proposta](#) di modifica del regolamento sulle emissioni dei veicoli leggeri, poi approvata definitivamente come [regolamento](#) (UE) 2025/1214, con cui è stato stabilito che il rispetto degli **obiettivi specifici di emissioni** per i costruttori di autovetture relativamente al 2025, 2026 e 2027 sarà valutato sulla base delle **prestazioni medie** di ciascun costruttore nel corso dei **tre anni**, invece che su base annuale, rinviando di fatto le sanzioni previste nel 2025 per i costruttori che non si fossero conformati agli obiettivi previsti per il medesimo anno.

Per approfondimento si veda il [dossier](#) predisposto dal Servizio RUE della Camera.

Presso la **Camera dei deputati**, la proposta è stata esaminata ai fini della verifica di conformità al principio di sussidiarietà dalla **Commissione politiche dell'UE** che, il 21 maggio 2025, ha adottato un [documento](#) recante una **valutazione conforme**.

La proposta è all'[esame](#) della Commissione Politiche dell'Unione europea del Senato.

Il rinvio delle multe previste per il 2025 e l'anticipo della revisione del regolamento sui veicoli leggeri inizialmente previsto per il 2026 erano state identificate come condizioni necessarie dal [non-paper](#) sul **futuro del settore automobilistico** promosso dall'Italia nel novembre 2024. Nel *non paper* si chiedeva una **rinnovata politica europea** in cui **competitività** e **ambizione**

climatica fossero in equilibrio. Il documento proponeva una **revisione anticipata** dei regolamenti sugli *standard* di CO₂ dei veicoli e la sospensione delle sanzioni per i costruttori, ritenute penalizzanti per gli investimenti. Un'importanza centrale nel documento era attribuita al principio di neutralità tecnologica e l'attenzione era rivolta anche alle risorse necessarie a sostegno delle imprese, alla necessità di tutelare le stesse dalla concorrenza sleale e all'autonomia strategica nel campo delle tecnologie verdi.

Il Governo ha sostanzialmente ribadito tali posizioni nelle comunicazioni che il Presidente del Consiglio Meloni ha reso alle Camere in vista delle riunioni del Consiglio europeo che si sono svolte a partire dalla fine del 2024 e durante il 2025. Da ultimo, in occasione delle [comunicazioni](#) in vista del Consiglio europeo del 18 dicembre 2025, il Presidente Meloni ha preso atto, con soddisfazione, della presentazione del nuovo **pacchetto automotive**, fortemente richiesto dall'Italia.

Nel gennaio 2026 il Presidente Meloni ha [annunciato](#) inoltre di aver sottoscritto un [non paper](#) comune con il cancelliere tedesco Merz, a seguito del [vertice intergovernativo](#) tra Italia e Germania, per favorire la semplificazione, rafforzare il mercato unico e rilanciare l'industria automobilistica.