

Bruxelles, 13 maggio 2026
(OR. en)

Fascicolo interistituzionale:
2026/0068(COD)

9116/1/26
REV 1

COMPET 555
IND 326
MI 454
MAP 105
FDI 11
TRANS 299
CLIMA 254
ENV 486
ENER 239
ECOFIN 602
UD 136
POLCOM 170
CODEC 875

NOTA

Origine: Segretariato generale del Consiglio
Destinatario: Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio

Oggetto: *Preparazione del Consiglio "Competitività" (mercato interno, industria, ricerca e spazio) del 28 maggio 2026*
Regolamento sull'accelerazione industriale: come sfruttare al meglio l'accesso al mercato unico attraverso la preferenza europea e i requisiti in materia di basse emissioni di carbonio
- *Dibattito orientativo*

Si allega per le delegazioni una nota informativa della presidenza dal titolo "Regolamento sull'accelerazione industriale: come sfruttare al meglio l'accesso al mercato unico attraverso la preferenza europea e i requisiti in materia di basse emissioni di carbonio", in vista del dibattito orientativo che si terrà nella sessione del Consiglio "Competitività" del 28 maggio 2026.

Regolamento sull'accelerazione industriale: come sfruttare al meglio l'accesso al mercato unico attraverso la preferenza europea e i requisiti in materia di basse emissioni di carbonio

Contesto

Nel 2024 il settore manifatturiero dell'UE rappresentava il 18,3 % dell'occupazione nell'UE (ovvero 30 milioni di persone) e il 14,3 % del PIL dell'UE, generando nel contempo il 26,2 % delle emissioni di gas a effetto serra dell'Unione. Tale settore svolge pertanto un ruolo centrale nella prosperità economica, nell'autonomia strategica e nel conseguimento degli obiettivi climatici dell'Unione.

Nonostante l'importanza economica del settore manifatturiero, negli ultimi decenni la quota di PIL che ha generato è diminuita, passando dal 17,4 % nel 2000 al 14,3 % nel 2024. Il settore si trova ad affrontare sfide che discendono dal persistere di prezzi elevati dell'energia, dalle sovraccapacità a livello mondiale, dalle distorsioni della concorrenza internazionale, dagli elevati costi di capitale e operativi per la decarbonizzazione, dagli ostacoli normativi e da procedure di rilascio delle autorizzazioni lente e imprevedibili. Tutti questi fattori ne compromettono la competitività e la capacità di decarbonizzazione.

Di conseguenza, a titolo esemplificativo, i volumi di produzione delle industrie ad alta intensità energetica sono diminuiti di quasi il 20 % dal 2019, molto di più rispetto ad altri settori manifatturieri, mentre una certa capacità di produzione resta sottoutilizzata e non redditizia. Senza un'azione urgente per invertire questa tendenza, l'UE si decarbonizzerà attraverso la deindustrializzazione.

Anche le tecnologie pulite si trovano ad affrontare sfide in termini di competitività e di vulnerabilità della catena di approvvigionamento. Tra le 15 tecnologie pulite fondamentali, la produzione di batterie e di celle e moduli solari fotovoltaici (PV) è quella in cui l'UE è meno competitiva rispetto al resto del mondo: importa dalla Cina circa il 50 % della sua domanda di batterie e il 94 % della sua domanda di celle e moduli solari fotovoltaici.

Un'analoga sfida sul piano della competitività è evidente anche in molteplici catene di approvvigionamento a valle. Ad esempio, nonostante i dazi compensativi introdotti sui veicoli elettrici a batteria cinesi a partire dal 30 ottobre 2024, la bilancia commerciale con la Cina per i veicoli adibiti al trasporto di passeggeri è diventata negativa nel 2025 (1,2 miliardi di EUR nel primo semestre dell'anno). Inoltre le importazioni dalla Cina di componenti per automobili sono aumentate di circa 4 miliardi di EUR tra il 2021 e il 2025 (+ 66 %), a fronte di un calo delle esportazioni verso la Cina di circa il 50 %. Tutto ciò è dovuto a un differenziale di prezzo tra i prodotti europei e quelli cinesi pari al 30-35 %, e questa tendenza sembra accelerare. Tra i fornitori del settore automobilistico sono già state annunciate 76 000 perdite di posti di lavoro, e fino al 50 % della produzione è a rischio nei prossimi cinque anni.

Per contrastare tali tendenze, la proposta di regolamento sull'accelerazione industriale, adottata il 4 marzo 2026, istituisce un quadro di misure per l'accelerazione della capacità industriale e la decarbonizzazione in settori strategici, e il rafforzamento, nel contempo, della resilienza e della prosperità a lungo termine dell'UE.

Il regolamento sull'accelerazione industriale: introduzione di una preferenza europea mirata e di requisiti in materia di basse emissioni di carbonio a sostegno di settori strategici

La proposta si articola in **tre pilastri principali**: stimolare la domanda al fine di creare mercati guida per i prodotti puliti, sfruttare la potenza del mercato unico per attrarre investimenti esteri di qualità e accelerare la realizzazione di progetti di carbonizzazione.

Per quanto riguarda il primo pilastro, il regolamento sull'accelerazione industriale istituisce un quadro per lo sviluppo di mercati guida per i prodotti industriali a basse emissioni di carbonio e prodotti nell'Unione. L'iniziativa punta ad affrontare la questione della domanda limitata che frena l'aumento della produzione e ostacola gli investimenti nella decarbonizzazione. Tale obiettivo è conseguito sfruttando le dimensioni del mercato unico e aumentando la domanda di prodotti finanziata dall'intervento pubblico (appalti pubblici, aste e regimi di sostegno pubblico). Secondo la relazione della Commissione, le misure proposte sono in linea con le tendenze internazionali e rispettano gli obblighi internazionali dell'UE estendendo il concetto di origine UE ai prodotti fabbricati in paesi con i quali l'Unione ha concluso un accordo che istituisce una zona di libero scambio o un'unione doganale. L'accesso alle procedure di appalto pubblico è concesso solo agli offerenti di paesi con accesso garantito.

La proposta introduce requisiti in materia di basse emissioni di carbonio e/o di origine UE per prodotti selezionati in settori strategici, tra cui:

- acciaio, cemento (tramite calcestruzzo e malta) e alluminio se utilizzati nei settori automobilistico e delle costruzioni;
- veicoli elettrici, ibridi e a celle a combustibile e loro componenti essenziali;
- una serie di tecnologie a zero emissioni nette.

Tali requisiti orizzontali collegano il regolamento sull'accelerazione industriale ad altre proposte legislative in corso in cui sono utilizzati tali concetti, come la proposta di revisione delle norme sulle emissioni di CO₂ per autovetture e furgoni e la proposta sui veicoli aziendali puliti.

Si applicherebbero alle procedure di appalto pubblico, alle aste e ai regimi di sostegno pubblico.

Per evitare di imporre oneri amministrativi eccessivi agli operatori economici che partecipano alle procedure di appalto disciplinate dal regolamento sull'accelerazione industriale, la conformità sarebbe verificata attraverso un sistema di autodichiarazione. Tale approccio garantisce l'allineamento ai quadri esistenti in materia di appalti pubblici, limitando nel contempo il controllo agli operatori cui è stato aggiudicato un appalto.

Per quanto riguarda le tecnologie pulite, i requisiti di origine UE sarebbero introdotti mediante modifiche del regolamento sull'industria a zero emissioni nette¹, garantendo la loro piena integrazione in tale quadro. In pratica, gli orientamenti esistenti, come quello sull'attuazione dell'articolo 28 del regolamento², unitamente alla pertinente esperienza di attuazione, anche nell'applicazione delle norme di origine, sosterebbero l'efficace attuazione di tali requisiti.

¹ Regolamento (UE) 2024/1735 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, che istituisce un quadro di misure per rafforzare l'ecosistema europeo di produzione delle tecnologie a zero emissioni nette e che modifica il regolamento (UE) 2018/1724.

² Comunicazione della Commissione – Orientamenti relativi all'attuazione dell'articolo 28 del regolamento (UE) 2024/1735 che istituisce un quadro di misure per rafforzare l'ecosistema europeo di produzione delle tecnologie a zero emissioni nette e che modifica il regolamento (UE) 2018/1724 (regolamento sull'industria a zero emissioni nette).

Tale quadro mira a creare segnali di domanda prevedibili per i prodotti industriali a basse emissioni di carbonio, potenziando nel contempo la capacità di produzione dell'UE e rafforzando le catene del valore strategiche, in linea con le raccomandazioni contenute nella relazione Draghi³.

L'approccio è rivolto ai settori strategici in cui i costi per la decarbonizzazione sono elevati e nei quali, senza le azioni proposte nel regolamento sull'accelerazione industriale, l'impatto sui prezzi a valle sarebbe significativo, aumentando il rischio di fallimenti del mercato. È inoltre integrato in un'agenda di semplificazione, al fine di razionalizzare ove possibile le norme e le procedure esistenti e basarsi su di esse ove necessario.

Per quanto riguarda il **secondo pilastro**, la proposta stabilisce condizioni chiare per gli investimenti esteri superiori a 100 milioni di EUR nei settori emergenti (batterie, veicoli elettrici, fotovoltaico e materie prime critiche) al fine di garantire che tali investimenti generino un valore aggiunto tangibile, compresa la creazione di posti di lavoro di alta qualità a livello locale, la promozione dell'innovazione e una maggiore integrazione nelle catene del valore europee. Allo stesso tempo, mira a garantire un giusto equilibrio tra i diversi pilastri dell'iniziativa in modo da preservare l'attrattiva dell'Unione per gli investimenti strategici, attenuando nel contempo il rischio di diversione degli investimenti verso i paesi partner che beneficiano di un accesso preferenziale al mercato unico.

Nell'ambito di un **terzo pilastro**, la proposta semplifica e digitalizza le procedure di rilascio delle autorizzazioni per i progetti di produzione attraverso un approccio "un progetto, una procedura digitale". Accelera inoltre il quadro di rilascio delle autorizzazioni per i progetti di decarbonizzazione delle industrie ad alta intensità energetica e sostiene lo sviluppo di raggruppamenti industriali designando zone di accelerazione industriale dedicate in ciascuno Stato membro.

³ Draghi, M. (2024). [The future of European competitiveness – In-depth analysis and recommendations \(Part B\)](#).

Quesiti per il dibattito

- A vostro parere, le misure del quadro proposto sono adeguate per conseguire un'accelerazione della capacità industriale e la decarbonizzazione nei settori strategici dell'UE, fornendo nel contempo segnali di domanda sufficientemente forti e certezza degli investimenti per ripristinare la competitività delle industrie strategiche dell'UE?
 - Ritenete che la preferenza europea mirata proposta e i criteri di basse emissioni di carbonio nella spesa pubblica possano sostenere efficacemente i settori strategici nel preservare e ampliare la capacità di produzione all'interno dell'UE, con oneri amministrativi aggiuntivi ridotti al minimo?
-