

BDI, CONFINDUSTRIA e MEDEF

Dichiarazione congiunta sulla revisione dell'EU ETS

L'imminente revisione dell'EU *Emissions Trading System* (EU ETS) rappresenterà una delle decisioni più rilevanti dell'attuale legislatura europea in materia di politica industriale e climatica.

L'industria europea conferma il proprio impegno verso gli obiettivi climatici di lungo periodo dell'Unione e, proprio per questo, ritiene essenziale definire un percorso verso la neutralità climatica che sia al tempo stesso sostenibile sotto il profilo della competitività. Negli ultimi due decenni, **l'EU ETS ha contribuito alla riduzione delle emissioni garantendo un segnale di prezzo tecnologicamente neutrale** e favorendo gli investimenti nelle tecnologie a basse emissioni di carbonio.

Tuttavia, un recente studio dell'Università di Milano-Bicocca¹ evidenzia come il contributo dell'EU ETS alla decarbonizzazione del settore manifatturiero sia stato più contenuto di quanto finora stimato. Tra il 2013 e il 2024, la principale riduzione delle emissioni è derivata dal processo di deindustrializzazione: il numero di impianti manifatturieri soggetti all'EU ETS è diminuito del 14,6%, mentre quelli rimasti operativi hanno registrato un utilizzo medio della capacità produttiva pari a circa l'80%.

Inoltre, il contesto nel quale l'EU ETS sarà chiamato a operare dopo il 2030 è profondamente mutato e continuerà a evolversi negli anni a venire. L'industria europea si confronta con costi dell'energia persistentemente elevati, una concorrenza globale sempre più intensa, crescenti incertezze geopolitiche, un aumento delle tensioni commerciali e un fabbisogno senza precedenti di investimenti per la decarbonizzazione. Allo stesso tempo, molte delle opportunità più efficienti di riduzione delle emissioni sono già state sfruttate, mentre la diffusione delle tecnologie innovative, delle infrastrutture per l'energia pulita, delle reti per l'idrogeno e dei sistemi di trasporto e stoccaggio della CO₂ procede ancora troppo lentamente, anche perché tali soluzioni non risultano ancora economicamente competitive.

La revisione dell'ETS dovrà pertanto fondarsi su due principi fondamentali. Da un lato, l'Europa deve perseguire la decarbonizzazione della propria economia senza compromettere la propria base industriale; dall'altro, è necessario migliorare in modo significativo le condizioni quadro per gli investimenti, affinché l'ETS possa realmente svolgere il ruolo di motore degli investimenti nella decarbonizzazione in Europa. Ambizione climatica e competitività industriale devono essere perseguite congiuntamente, come obiettivi reciprocamente complementari e pienamente coerenti con le priorità delineate dal *Clean Industrial Deal*.

¹ Beccarello, M., Di Foggia, G. & Jammeh, B. (2026). ETS Functioning and Directions for Mechanism Improvement. CESISP – Università degli Studi Milano-Bicocca. <https://doi.org/10.5281/zenodo.20322457>

Alla luce di queste considerazioni, BDI, Confindustria e MEDEF ritengono che **la revisione dell'EU ETS debba essere guidata dalle seguenti priorità.**

1. Allineare la traiettoria dell'ETS alle realtà industriali e garantire un'equa ripartizione degli sforzi climatici

L'adeguamento del **Fattore Lineare di Riduzione** (*Linear Reduction Factor* - LRF) deve fondarsi su una **valutazione realistica**, che tenga conto delle **emissioni industriali** residue **oltre il 2040**, del **grado di maturità e della sostenibilità economica delle tecnologie innovative**, della disponibilità delle infrastrutture e della possibilità di assicurare condizioni di concorrenza eque a livello globale, **salvaguardando la competitività dell'industria europea.**

L'attuale traiettoria rischia di generare una carenza eccessiva di quote ben prima che siano disponibili percorsi di decarbonizzazione economicamente sostenibili in tutti i settori industriali. Il futuro quadro dell'ETS dovrebbe pertanto garantire un **percorso di riduzione più sostenibile e realistico verso la neutralità climatica.**

La definizione della traiettoria dell'ETS 1 non dovrebbe essere considerata in modo isolato. Essa deve costituire parte integrante di una ripartizione equilibrata degli sforzi all'interno della società nel suo complesso, tenendo conto sia del contesto europeo sia di quello globale. **Qualora l'ETS2 non venga ulteriormente rinviato, dovrà essere garantita un'efficace protezione dal *carbon leakage* anche per le industrie che rientrano nel suo ambito di applicazione.** Le industrie europee non devono diventare la “variabile di aggiustamento” di una politica climatica non equilibrata. L'industria non può essere chiamata a compensare una decarbonizzazione più lenta o più complicata in altri settori, come l'agricoltura.

2. Riformare la *Market Stability Reserve* per garantire un equilibrio “sano” del mercato

La *Market Stability Reserve* (MSR) è diventata operativa nel 2019 e da allora costituisce un meccanismo regolato da criteri predefiniti di raccordo tra domanda e offerta di quote.

L'attuale configurazione deve essere rivista per evitare carenze “artificiali” determinate dal comportamento pro-ciclico dell'attuale MSR. La revisione dovrebbe prevedere soglie di immissione e rilascio meglio calibrate e porre fine alla cancellazione automatica delle quote detenute nella riserva. Nell'ambito della revisione, dovrebbe inoltre essere valutata una maggiore capacità di risposta agli shock di prezzo.

L'ETS potrà sostenere la trasformazione industriale e gli investimenti solo se terrà conto delle realtà tecnologiche ed economiche, degli sviluppi dell'economia europea e globale, delle condizioni dell'industria europea e del più ampio contesto geopolitico, inclusi i mercati del carbonio, gli obiettivi climatici e le politiche adottate al di fuori dell'UE.

La MSR deve essere resa adeguata alle sfide future, al fine di contenere e ridurre la volatilità dell'ETS e sostenere così gli sforzi di decarbonizzazione necessari per conseguire la neutralità climatica.

3. Rafforzare la protezione contro il *carbon leakage* attraverso un pacchetto completo di strumenti

Una base industriale europea solida e competitiva rappresenta una condizione imprescindibile per il conseguimento degli obiettivi climatici globali.

Il CBAM costituisce un importante passo avanti, ma non ha ancora dimostrato pienamente la propria efficacia. Restano irrisolte questioni rilevanti, tra cui la competitività delle esportazioni lungo l'intera catena del valore, i rischi di elusione, l'inclusione dei settori a valle e la complessità amministrativa.

Finché tali questioni non saranno affrontate in modo soddisfacente, la protezione contro il *carbon leakage* dovrà continuare a basarsi su un insieme completo di strumenti, che includa:

- un CBAM rafforzato ed efficace, con un ambito di applicazione coerente esteso ai settori a valle, misure antielusione e un meccanismo efficace per affrontare il rischio di *carbon leakage* per gli esportatori, sia ETS sia non ETS;
- il proseguimento, oltre il 2030, di un sistema armonizzato a livello europeo di compensazione dei costi indiretti dell'EU ETS nell'ambito della disciplina sugli aiuti di Stato, al fine di evitare distorsioni nel mercato unico e prevenire al contempo il *carbon leakage* indiretto;
- il mantenimento dell'assegnazione gratuita di quote dopo il 2034 per i settori e le catene del valore in cui persistano rischi di *carbon leakage* e il CBAM non risulti efficace.

Nessuno strumento di protezione contro il *carbon leakage* dovrebbe essere eliminato prima che alternative valide ed equivalenti siano pienamente operative.

Al tempo stesso, la metodologia per la definizione dei *benchmark* relativi all'assegnazione gratuita delle quote deve diventare molto più trasparente, tenendo conto del contesto geografico e dell'accesso a specifiche tecnologie, infrastrutture, risorse e materie prime.

4. Mobilitare le entrate dell'ETS a sostegno della decarbonizzazione industriale e rafforzare gli strumenti di finanziamento europei

Il successo della transizione dipenderà non solo dal prezzo del carbonio, ma anche dalla capacità dell'Europa di finanziare la trasformazione industriale.

Le entrate generate dall'ETS 1 dovrebbero essere interamente destinate alla decarbonizzazione, al rafforzamento della competitività e alla trasformazione industriale. Non dovrebbero diventare una risorsa di bilancio di carattere generale, scollegata dai settori che sostengono i costi del sistema.

Il prossimo Quadro Finanziario Pluriennale (QFP) dovrebbe rafforzare in modo significativo il sostegno europeo alla decarbonizzazione dell'industria attraverso un solido Fondo europeo per la competitività (ECF), un *Innovation Fund* potenziato e la nuova Banca europea per la decarbonizzazione industriale. Tali strumenti dovrebbero sostenere tutte le

soluzioni di decarbonizzazione, secondo un approccio economicamente efficiente e tecnologicamente neutrale, facendo ricorso a strumenti quali i *Contracts for Difference* (CfD) e i *Carbon Contracts for Difference* (CCfD), nonché al sostegno alla diffusione delle tecnologie di cattura, utilizzo e stoccaggio della CO₂ (CCS e CCU), all'elettificazione dei processi industriali, allo sviluppo delle infrastrutture per l'idrogeno e al rafforzamento delle catene del valore strategiche.

Il *Clean Industrial Deal* dovrà essere ulteriormente sviluppato affinché investire nell'Unione europea torni a essere una scelta attrattiva.

5. Introdurre i necessari elementi di flessibilità preservando l'integrità ambientale

L'ETS post-2030 dovrà integrare meccanismi di flessibilità pragmatici, coerenti con un approccio alla transizione improntato all'efficienza dei costi e basato sul costo marginale di abbattimento delle emissioni, in grado di ridurre i costi di conformità senza compromettere il livello di ambizione ambientale.

Ciò dovrebbe includere **il ricorso, attentamente regolato, a crediti internazionali di carbonio ad elevata integrità ambientale** ai sensi dell'articolo 6 dell'Accordo di Parigi, in linea con le disposizioni dell'accordo sull'obiettivo climatico dell'UE al 2040. Allo stesso tempo, la nuova architettura del sistema dovrebbe valutare adeguatamente il **riconoscimento degli assorbimenti permanenti di carbonio e delle soluzioni nazionali di cattura e stoccaggio della CO₂**. In tale contesto, dovrà essere garantita anche una piena coerenza con il Quadro europeo di Certificazione per gli Assorbimenti di Carbonio.

L'introduzione di tali elementi di flessibilità consentirebbe di perseguire una decarbonizzazione economicamente efficiente, salvaguardando al contempo la competitività dell'industria europea.

6. Ambito di applicazione dell'ETS

L'ambito di applicazione dell'ETS dovrebbe essere attentamente riconsiderato tenendo conto della capacità finanziaria dei settori di investire nella decarbonizzazione, evitando la creazione di un sistema che funzioni principalmente come una tassa ambientale regressiva piuttosto che come un incentivo efficace alla transizione. A tal riguardo, chiediamo alla Commissione europea di:

- **Escludere un'estensione dell'ambito di applicazione dell'EU ETS al trasporto marittimo e all'aviazione** per garantire la **coerenza con i quadri internazionali** come CORSIA ed evitare la creazione di meccanismi di carbon pricing sovrapposti o in conflitto tra loro, **distorsioni della concorrenza**, un **indebolimento della competitività** degli operatori europei, nonché misure di ritorsione economiche e politiche. Un'estensione geografica dell'ambito di applicazione dell'EU ETS aumenterebbe la pressione sui costi per aeroporti e porti europei e accelererebbe lo spostamento dei traffici verso regioni in cui si applicano standard ambientali, sociali e di sicurezza meno ambiziosi. Ciò indebolirebbe la connettività, la resilienza economica e l'autonomia strategica dell'Europa.
- **Affrontare possibili semplificazioni del sistema per evitare oneri amministrativi ingiustificati, in particolare per i piccoli emettitori, e valutare attentamente**

eventuali ulteriori estensioni dell'ambito di applicazione evitando effetti ambientali negativi indesiderati, in linea con le più ampie politiche dell'UE.

Conclusioni

La revisione dell'EU ETS deve aprire la strada a un quadro orientato alla trasformazione industriale, agli investimenti e alla competitività.

L'Europa ha bisogno di un mercato del carbonio che resti credibile e ambizioso, riflettendo al tempo stesso le realtà tecnologiche, preservando l'attività industriale e sostenendo investimenti di decarbonizzazione su larga scala.

Il *Clean Industrial Deal* fornisce il quadro strategico corretto, sebbene ancora troppo astratto. La revisione dell'EU ETS deve ora diventare uno dei suoi principali strumenti, insieme a tutti gli altri strumenti europei per la competitività, assicurando che ambizione climatica, sovranità industriale e prosperità economica avanzino insieme.

Bruxelles, 6 luglio 2026