

## Clean Industrial Deal (CID)

“Il Patto per l’industria pulita:  
una tabella di marcia comune  
verso la competitività e la decarbonizzazione”

Audizione parlamentare  
Commissione Politiche dell'Unione Europea  
Camera dei Deputati

16 luglio 2025

Illustre Presidente, Onorevoli Deputati

La pubblicazione del Clean Industrial Deal (CID) rappresenta un passaggio cruciale per l'industria europea. Unem condivide pienamente l'obiettivo di coniugare transizione climatica e competitività industriale, ma esprime forte rammarico e preoccupazione per l'assenza di un piano d'azione specifico, tempestivo ed efficace per un settore strategico che consenta di abilitare la decarbonizzazione di larga parte dei trasporti e del settore chimico europeo.

Attualmente, l'industria della produzione di carburanti fornisce il 97% dell'energia necessaria ai trasporti e il 50% delle materie prime per il settore chimico. L'industria è già parte attiva nella transizione, avendo avviato un percorso concreto verso carburanti e prodotti rinnovabili a basse o nulle emissioni di carbonio.

Il CID ripropone ancora un processo di decarbonizzazione della mobilità legato all'elettrificazione dei trasporti ignorando il principio di neutralità tecnologica pure menzionato nel report e ripreso in maniera forte dal Rapporto Draghi.

Appare indispensabile richiedere una revisione della metodologia del calcolo delle emissioni che includa l'intero ciclo di vita dei vettori energetici (LCA) e non solo le emissioni dal serbatoio al tubo di scappamento (TTW).

In questa fase di transizione la raffinazione europea garantisce la sicurezza dell'approvvigionamento energetico, sostenendo la decarbonizzazione di settori strategici come la petrolchimica, il trasporto su strada, l'aviazione, il trasporto marittimo. Tutelare la competitività del settore è fondamentale in quanto perdere la capacità produttiva nazionale ed europea in questo ambito metterebbe a rischio la sicurezza dell'approvvigionamento e l'intera transizione dei suddetti settori, fortemente dipendenti dai carburanti low carbone per i quali il processo di elettrificazione è lento (automotive) oppure difficilmente traguardabile (hard-to-abate).

Per questo motivo, è indispensabile che la Commissione e i co-legislatori adottino un piano d'azione specifico per la produzione di carburanti a basse emissioni, rafforzando la sostenibilità economica degli investimenti necessari per trasformare le raffinerie

esistenti, mantenere un'adeguata capacità produttiva sul territorio europeo e rendere disponibili prodotti low carbon su scala industriale.

Per ciò che attiene il Clean Industrial Deal State Aid Framework (CISAF), Unem accoglie favorevolmente la nuova disciplina adottata dalla Commissione Europea lo scorso 25 giugno, che ha riconosciuto il ruolo dei carburanti rinnovabili a basse o nulle emissioni di carbonio nel contribuire a ridurre le emissioni e a sostenere la transizione, in particolare nei settori difficili da decarbonizzare in cui non sono prontamente disponibili opzioni più efficienti sotto il profilo energetico o dei costi. Unem ritiene importante il supporto alla loro produzione, distribuzione e stoccaggio, tramite incentivi agli investimenti in tutta la catena del valore, anche con strumenti di de-risking per promuovere la trasformazione delle raffinerie e per progetti innovativi di decarbonizzazione su larga scala.

Ritiene vincolante per una piena attuazione, dotare la misura di un fondo Europeo che consenta quindi l'applicazione della normativa in maniera equilibrata tra i vari Paesi dell'Unione e non legata alle diverse posizioni finanziarie dei singoli Stati.

### **La Risoluzione ITRE *EU Parliament resolution on the Clean Industrial Deal (2025/2656(RSP))***

In questo contesto, UNEM sostiene con convinzione la Risoluzione ITRE, approvata dal Parlamento europeo il 19 giugno scorso, che richiama con forza l'attenzione sul ruolo strategico dei carburanti low carbon nel quadro del Clean Industrial Deal.

La Risoluzione invia un segnale chiaro alla Commissione europea, e sottolinea il ruolo centrale del Parlamento e degli Stati membri nell'adozione di decisioni strategiche per l'industria e l'ambiente.

Unem condivide in particolare le seguenti sollecitazioni contenute nella Risoluzione ITRE ed auspica il pieno sostegno del Governo per darne completa attuazione:

- l'importanza di adottare approcci settoriali specifici per l'attuazione efficace del Clean Industrial Deal in tutti gli ecosistemi industriali;
- l'inclusione, nel Piano di Investimenti per i Trasporti Sostenibili, di strategie di

decarbonizzazione dettagliate, che rispecchino le esigenze tecnologiche e finanziarie delle diverse modalità di trasporto, e l'ampliamento del CID ad altri settori come i combustibili alternativi;

- l'invito alla Commissione a considerare tutte le tecnologie disponibili per raggiungere gli obiettivi climatici al 2050, salvaguardando la sicurezza dell'approvvigionamento energetico e l'accessibilità economica;
- la richiesta di avviare dialoghi settoriali strutturati con le industrie ad alta intensità energetica e con i produttori di tecnologie pulite, per sostenerne competitività e transizione;
- il riconoscimento della necessità di includere l'idrogeno low carbon tra le fonti rinnovabili, con l'adozione rapida di una definizione chiara e tecnologicamente neutrale nel prossimo Delegated Act e con incentivi per la sua produzione e impiego;
- l'urgenza di individuare una soluzione praticabile per le esportazioni nel quadro del CBAM, al fine di evitare la rilocalizzazione delle emissioni per i beni esportati, valutando anche l'estensione dello strumento ad altri settori.

### **Proposte correttive per il CID**

Oltre a richiedere il pieno sostegno alla Risoluzione ITRE, Unem sollecita un'azione correttiva immediata del Clean Industrial Deal, affinché la strategia europea sia coerente, efficace e inclusiva. In particolare, si propongono i seguenti interventi:

- adozione di un Piano d'Azione dedicato ai low carbon fuels. Un piano specifico per la produzione europea di carburanti rinnovabili e a basse emissioni, con obiettivi industriali e tecnologici chiari, strumenti finanziari dedicati e un quadro normativo stabile nel tempo. Disabilitare questa tecnologia significa indebolire la sicurezza energetica dell'Europa e compromettere gli obiettivi di decarbonizzazione di molteplici settori strategici;
- riconoscimento formale del settore industriale dei low carbon fuels come ecosistema industriale prioritario, alla pari di comparti hard-to-abate come

acciaio, chimica e trasporti;

- semplificazione delle autorizzazioni per accelerare lo sviluppo di investimenti in bioraffinerie, e- fuels e impianti integrati per l'idrogeno;
- coinvolgimento strutturato dell'industria della raffinazione e dei carburanti low carbon nei tavoli di co-programmazione industriale a livello UE;
- sviluppo delle opportunità previste dal CISAF, con il riconoscimento del ruolo dei carburanti rinnovabili a basse o nulle emissioni di carbonio, con il supporto di tutta la catena del valore dell'industria dei low carbon fuels.

In ultimo, al fine di considerare strumenti idonei per una ripresa della competitività del sistema della raffinazione europea, UNEM chiede di voler considerare una revisione profonda del sistema ETS che si è dimostrato inefficace per molti settori, generando costi della CO<sub>2</sub> anche di 4 volte più alti rispetto ai sistemi di carbon pricing globali. In questo ambito, si richiede di uniformare il costo della CO<sub>2</sub> alla media globale di carbon pricing e allocare i proventi per sostenere la transizione energetica.