



**Osservazioni di ANAC sulla proposta di regolamento del Parlamento e del Consiglio che istituisce un quadro di misure per l'accelerazione della capacità industriale e della decarbonizzazione in settori strategici e che modifica i regolamenti (UE) 2018/1724, (UE) 2024/1735 e (UE) 2024/3110 {SEC(2026) 70 final} - {SWD(2026) 70 final} - {SWD(2026) 71 final} {SWD(2026) 72 final} (COM(2026) 100 final)**

**XIV Commissione permanente Politiche dell'Unione europea della Camera dei Deputati – 13 maggio 2026**

## **1) Premessa**

Si desidera esprimere, innanzitutto, un sentito ringraziamento al Presidente e ai Componenti della XIV Commissione della Camera dei Deputati per aver ritenuto opportuno audire l'Autorità Nazionale Anticorruzione nell'ambito dell'esame della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro di misure per l'accelerazione della capacità industriale e della decarbonizzazione nei settori strategici dell'Unione (COM(2026) 100 final).

Si tratta di un **atto di grande rilevanza sistemica**, che si colloca in un contesto internazionale segnato da crescente concorrenza sleale, da tensioni geopolitiche e da una dipendenza ancora marcata dell'Europa da Paesi terzi per tecnologie, materie prime e componenti essenziali alla competitività industriale.

La proposta normativa si inserisce in una strategia europea di lungo periodo volta a rafforzare la base industriale dell'Unione, a consolidarne l'autonomia strategica e a sostenere la capacità produttiva in settori ad alta intensità tecnologica ed energetica. Particolarmente condivisibili appaiono gli obiettivi perseguiti, tra cui **l'incremento della quota dell'industria manifatturiera sul PIL dell'UE**, condizione essenziale per

preservare la competitività europea in un mercato globale sempre più caratterizzato da distorsioni, sussidi esteri aggressivi e pratiche di *dumping* che rischiano di compromettere la tenuta del tessuto produttivo europeo.

Il regolamento risponde, inoltre, a una pluralità di esigenze strategiche che meritano di essere richiamate.

In primo luogo, esso mira a **rafforzare la leadership industriale dell'Unione nei settori strategici**, rafforzando le catene del valore e riducendo le vulnerabilità che negli ultimi anni hanno esposto l'Europa a rischi di approvvigionamento e a *shock* esterni. La costruzione di filiere resilienti e trasparenti rappresenta un presupposto imprescindibile per garantire continuità produttiva, sicurezza economica e autonomia tecnologica.

In secondo luogo, il regolamento intende **accelerare la transizione verde**, stimolando la domanda di prodotti industriali europei a basse emissioni di carbonio e di tecnologie a zero emissioni nette. Ciò, attraverso un duplice canale: da un lato, l'incremento degli investimenti nei progetti di decarbonizzazione industriale ad alta intensità energetica; dall'altro, la semplificazione e l'accelerazione delle procedure autorizzative, che costituiscono oggi uno dei principali ostacoli alla realizzazione tempestiva degli interventi necessari. La capacità di coniugare rapidità procedurale, certezza del diritto e tutela dell'interesse pubblico rappresenta un elemento decisivo per attrarre investimenti e sostenere l'innovazione.

In terzo luogo, il regolamento persegue l'obiettivo di **favorire l'occupazione nei settori industriali chiave**, prevedendo la creazione di nuovi posti di lavoro qualificati. Si tratta di un traguardo significativo, che contribuisce non solo alla crescita economica, ma anche al rafforzamento della coesione sociale e alla valorizzazione del capitale umano europeo, in un momento storico in cui la competizione globale si gioca sempre più sulla qualità delle competenze e sulla capacità di innovare.

In tale quadro, l'Autorità che ho l'onore di presiedere ritiene di poter offrire un contributo utile, limitando l'analisi ai profili di più diretto interesse, con particolare riferimento al settore dei **contratti pubblici**, che costituisce uno dei principali strumenti attraverso cui gli obiettivi del regolamento potranno essere concretamente perseguiti, e ai connessi profili di trasparenza, integrità e correttezza delle procedure. Per tali ragioni, si precisa,

altresì, che non saranno espresse valutazioni in merito all'eventuale conformità della proposta in esame ai principi di sussidiarietà e proporzionalità, atteso che tali aspetti esulano dalla competenza diretta di ANAC.

## 2) Punti di forza ed elementi condivisibili della proposta di regolamento

Come anticipato in premessa, la proposta di regolamento in esame presenta numerosi profili di particolare interesse e meritevoli di condivisione, in quanto delinea un quadro organico di interventi volto a rafforzare la competitività industriale dell'Unione, sostenere la transizione ecologica e promuovere uno sviluppo economico più equo e sostenibile.

Essa interviene su ambiti cruciali per la modernizzazione del sistema europeo – dagli appalti pubblici alla digitalizzazione delle procedure, dalla promozione di tecnologie a basse emissioni alla creazione di nuova occupazione qualificata – configurandosi come un tassello essenziale della strategia europea per consolidare l'autonomia industriale e la capacità di innovazione del nostro continente.

In questa prospettiva, risulta particolarmente apprezzabile che il regolamento riconosca agli **appalti pubblici** un ruolo che va oltre la semplice acquisizione di beni, servizi e opere: essi diventano **vere e proprie leve strategiche per disegnare politiche pubbliche**, orientare il mercato, sostenere la decarbonizzazione e accompagnare la trasformazione industriale. La valorizzazione della dimensione europea degli approvvigionamenti, la semplificazione dei processi autorizzativi, gli incentivi alla produzione sostenibile e il supporto alla creazione di nuova occupazione nei settori strategici rappresentano scelte coerenti con questa visione.

Si tratta di direttrici che, se attuate in modo efficace e trasparente, possono produrre effetti significativi non solo sul piano economico, ma anche sulla qualità dell'azione amministrativa e sulla capacità dell'Europa di competere in un contesto globale sempre più complesso.

## 2.1) Il rafforzamento della leadership industriale dell'Unione europea nei settori strategici

Come si evince dal considerando del testo in esame, la proposta di regolamento muove dalla constatazione che negli ultimi anni l'Unione si è trovata esposta a una serie di **shock esterni** – dalla pandemia di COVID-19 alla guerra di aggressione russa contro l'Ucraina, dagli attacchi informatici alle ingerenze straniere, fino alla strumentalizzazione delle dipendenze economiche a fini geopolitici – che hanno messo in luce la **fragilità delle catene di approvvigionamento** e la **vulnerabilità di settori industriali strategici**. A ciò si aggiungono gli effetti crescenti dei **cambiamenti climatici** e un contesto globale segnato da **tensioni commerciali**, misure unilaterali e pratiche distorsive che minacciano la sicurezza economica dell'Unione e la competitività delle sue imprese. In questo scenario, la capacità dell'Europa di proteggere le proprie infrastrutture critiche, le tecnologie chiave e l'accesso a materiali essenziali è divenuta parte integrante della sua sicurezza complessiva, economica e sociale (considerando n. 1).

Nonostante tali sfide, la quota dell'**industria manifatturiera** sul PIL europeo è diminuita in modo significativo negli ultimi vent'anni, passando dal 17,4% del 2000 al 14,3% del 2024 (considerando n. 3).

Attesa la vocazione manifatturiera di molti sistemi economici europei, a partire da quelli tedesco, italiano e francese, tale contrazione del settore ha reso ancora più urgente un intervento volto a rafforzare la resilienza industriale, sostenere la competitività e promuovere la creazione di posti di lavoro di qualità, in coerenza con gli obiettivi climatici ed energetici dell'Unione.

È in questo quadro che l'articolo 1 della proposta di regolamento colloca la propria *ratio*: migliorare il funzionamento del mercato interno attraverso un insieme di azioni volte a sostenere lo sviluppo, la competitività e la resilienza del settore manifatturiero europeo, con particolare attenzione ai **comparti strategici** e alla transizione verso un'**economia climaticamente neutra**.

Per raggiungere tale obiettivo generale, il regolamento stabilisce misure volte a:

- a) **velocizzare le procedure di rilascio delle autorizzazioni** per i progetti di produzione industriale, compresi i progetti di decarbonizzazione delle industrie ad alta intensità energetica;
- b) creare un mercato guida per determinati prodotti in settori strategici, stabilendo **requisiti relativi all'origine UE e/o requisiti in materia di basse emissioni di carbonio** nel contesto degli appalti pubblici e dei regimi di sostegno pubblico;
- c) stabilire condizioni per gli **investimenti esteri diretti** in settori strategici emergenti;
- d) fare sì che gli Stati membri designino **zone di accelerazione della produzione industriale** allo scopo di stimolare le attività industriali.

L'articolo 2 traduce tale ambizione in un obiettivo chiaro e misurabile: portare entro il 2035 la quota dell'industria manifatturiera al 20% del PIL dell'Unione.

Tra gli strumenti individuati per conseguire tali finalità, un ruolo centrale è attribuito agli **appalti pubblici**, che rappresentano una delle principali leve di politica industriale a disposizione degli Stati membri.

La proposta introduce, infatti, la possibilità di creare un vero e proprio **mercato guida europeo** per prodotti strategici, prevedendo – nel rispetto dei principi del diritto dell'Unione – requisiti relativi all'origine europea e criteri legati alle basse emissioni di carbonio nelle procedure di gara e nei regimi di sostegno pubblico. Si tratta di un orientamento che, pur richiedendo un'attenta calibrazione per garantire proporzionalità, concorrenza e trasparenza, appare coerente con l'esigenza di ridurre le dipendenze critiche, sostenere la produzione interna e valorizzare le tecnologie europee più avanzate.

### 2.1.1) L'introduzione di preferenze “Made in EU”

La proposta di regolamento in esame istituisce il quadro di riferimento riguardo al significato e alle implicazioni di un **appalto "Made in Europe"**, per quanto concerne i prodotti industriali ad alta intensità energetica, le tecnologie a zero emissioni nette e i componenti automobilistici.

In particolare, il Capo III della proposta introduce un quadro organico per l'applicazione di **requisiti di origine europea** e di **basse emissioni di carbonio** ai prodotti e ai servizi appartenenti ai settori strategici, sia nell'ambito degli appalti pubblici sia nei regimi di sostegno pubblico. Nel dettaglio, esso stabilisce requisiti ambientali specifici per l'acciaio e requisiti combinati di origine UE e basse emissioni per calcestruzzo, malta e alluminio impiegati nei settori degli edifici, delle infrastrutture e dei trasporti, oltre a requisiti di origine UE per i veicoli.

L'articolo 7 chiarisce che il contenuto di origine UE è definito secondo il codice doganale dell'Unione, mentre l'articolo 8 estende tale qualificazione anche ai contenuti provenienti da Paesi terzi che abbiano concluso con l'Unione accordi di libero scambio, unioni doganali o che siano parti dell'Accordo sugli appalti pubblici dell'Organizzazione Mondiale del Commercio (OMC/WTO), purché garantiscano reciprocità. La Commissione può tuttavia escludere, mediante atti delegati, Paesi che non assicurino trattamento nazionale ai prodotti europei, che generino rischi per la sicurezza degli approvvigionamenti o che rientrino in eccezioni previste dagli accordi internazionali.

Per gli altri interventi pubblici, l'articolo 9 prevede un regime analogo, limitando il riconoscimento dell'origine UE ai contenuti provenienti da Paesi con accordi di libero scambio o unioni doganali, con possibilità di esclusione tramite atti delegati, mentre l'articolo 10 definisce i criteri per qualificare un prodotto come **a basse emissioni di carbonio**.

Di particolare interesse risulta l'articolo 11, in materia di **appalti pubblici**. Esso stabilisce che, a partire dal 1° gennaio 2029, per gli appalti relativi ai prodotti delle industrie ad alta intensità energetica, e sei mesi dopo l'entrata in vigore del regolamento per i veicoli elettrici, le amministrazioni aggiudicatrici dovranno escludere gli operatori economici controllati da entità stabilite in Paesi terzi che non garantiscano reciprocità

nell'accesso agli appalti pubblici. Per tali procedure, dovranno inoltre essere applicati i requisiti di origine UE e di basse emissioni di carbonio previsti dagli allegati II e III, salvo deroghe motivate da ragioni oggettive, quali l'assenza di alternative ragionevoli o costi sproporzionati.

Infine, l'articolo 12 dispone che anche i regimi di sostegno pubblico diversi dagli appalti debbano contribuire al rafforzamento delle catene del valore europee attraverso l'applicazione dei requisiti di origine UE e/o di basse emissioni.

Da tale punto di vista, dunque, la proposta normativa in argomento si inserisce nel più ampio contesto della cosiddetta clausola "**Buy Europe**".

Il "**Buy Europe**" può essere definito come un insieme di **regole e criteri di preferenza** che orientano gli appalti pubblici e i regimi di sostegno verso **prodotti, componenti e tecnologie di origine europea**, in particolare nei settori strategici individuati dall'Unione. Essa mira a rafforzare la resilienza industriale, ridurre le dipendenze critiche da Paesi terzi, sostenere la transizione verde e promuovere la competitività delle imprese europee, senza configurare una chiusura protezionistica del mercato, ma piuttosto un meccanismo volto a garantire **condizioni di concorrenza eque** e a valorizzare gli investimenti produttivi realizzati nell'UE.

In tale quadro, è certamente opportuno prevedere **criteri preferenziali** per l'acquisto di prodotti realizzati all'interno dell'Unione e conformi ai requisiti, anche ambientali, stabiliti dalla normativa europea, escludendo dagli appalti e dalle sovvenzioni pubbliche i prodotti che non rispettino tali standard.

Tuttavia, è altrettanto essenziale **evitare che questo impianto si traduca in una chiusura indiscriminata del mercato europeo o in derive protezionistiche**. Occorre invece mantenere un'apertura verso i Paesi con i quali l'Unione ha concluso accordi di libero scambio fondati su una **reciprocità effettiva**. Dove questa esiste realmente, le imprese europee – e in particolare quelle italiane – hanno dimostrato di saper competere con successo, conquistando spazi significativi sui mercati internazionali.

Un equilibrio ben calibrato tra preferenza europea e apertura regolata ai partner affidabili è dunque essenziale per preservare la competitività del sistema produttivo e la credibilità dell'Unione come attore globale.

### 2.1.2) Gli appalti europei

In tale prospettiva, un'ulteriore leva che potrebbe essere considerata per rafforzare la competitività del sistema produttivo europeo – e che la proposta di regolamento non prende invece in esame – è quella degli **appalti europei**, ossia degli acquisti centralizzati a livello di Unione.

Si tratta di una soluzione che – come dimostrato anche dall'esperienza degli acquisti congiunti durante la pandemia – consentirebbe di **rafforzare la capacità negoziale dell'Unione** nei confronti dei grandi fornitori globali, soprattutto in settori caratterizzati da forte concentrazione dell'offerta, volatilità dei prezzi o rilevanti rischi geopolitici. L'aggregazione della domanda a livello sovranazionale può infatti assicurare condizioni più favorevoli, maggiore stabilità delle forniture e una tutela più efficace degli interessi strategici comuni.

Una simile prospettiva, tuttavia, può essere perseguita solo a precise condizioni.

In primo luogo, gli appalti europei dovrebbero essere utilizzati **esclusivamente nei settori realmente indispensabili e strategici**, dove la concentrazione della domanda può incidere in modo determinante sugli equilibri industriali e sulla sicurezza economica dell'Unione: energia, tecnologie pulite, materiali critici, dispositivi industriali avanzati e altri ambiti ad alta rilevanza sistemica.

In secondo luogo, la centralizzazione degli acquisti richiede **trasparenza integrale, tracciabilità completa e presidi di integrità** adeguati alla concentrazione di risorse e responsabilità che tali procedure comportano. L'esperienza recente dimostra che i meccanismi sovranazionali funzionano solo quando sono sorretti da procedure chiare, verificabili e pienamente controllabili, evitando le opacità e le criticità emerse in alcune fasi degli acquisti pandemici.

In terzo luogo, è essenziale che l'aggregazione della domanda non penalizzi le **piccole e medie imprese**, che costituiscono un pilastro del tessuto produttivo europeo, e in

particolare italiano. Le procedure centralizzate dovrebbero quindi essere accompagnate da misure che favoriscano l'accesso delle PMI, evitando che la dimensione continentale produca effetti escludenti o distorsivi.

Solo un impianto che coniughi **potere negoziale comune, trasparenza integrale e inclusività del mercato** può rendere gli appalti europei uno strumento realmente efficace per sostenere la resilienza industriale e la competitività dell'Unione.

## 2.2) Misure di digitalizzazione e semplificazione del rilascio delle autorizzazioni per progetti industriali

Il Capo II della proposta di regolamento in esame introduce un insieme articolato di misure volte a **razionalizzare, digitalizzare e accelerare** le procedure di rilascio delle autorizzazioni per i progetti di produzione industriale, nonché per i progetti di decarbonizzazione delle industrie ad alta intensità energetica e per quelli dell'industria a zero emissioni nette.

In particolare, l'articolo 4 prevede l'istituzione, in ciascuno Stato membro, di un **punto di accesso unico nazionale** attraverso il quale i promotori dei progetti possano presentare un'unica domanda, monitorare tutte le fasi del procedimento, conoscere lo stato di avanzamento e verificare il rispetto dei termini. Tali punti di accesso utilizzano i portafogli digitali europei per le imprese, garantendo interoperabilità tra amministrazioni, riutilizzo dei dati già disponibili, elevati standard di sicurezza informatica e piena trasparenza del processo autorizzativo.

L'articolo 5 richiede l'adozione di una **procedura unica di autorizzazione**, basata su un'unica istanza che ricomprenda tutte le autorizzazioni necessarie, coordinata da un'autorità competente, responsabile di assicurare una decisione completa entro i termini stabiliti. Sono previsti **tempi certi** per la richiesta di integrazioni documentali (45 giorni, con una sola possibile richiesta aggiuntiva entro 30 giorni), al fine di evitare dilazioni procedurali e garantire prevedibilità agli operatori economici.

L'articolo 6 estende, inoltre, alle procedure di decarbonizzazione industriale le semplificazioni previste dal regolamento NZIA<sup>1</sup>, riconoscendo tali progetti come strategici e applicando strumenti quali l'individuazione dell'interesse pubblico prevalente, l'approvazione tacita di fasi intermedie e procedure giudiziarie accelerate.

Si tratta di previsioni che incontrano il sostanziale favore di ANAC, in quanto fondate su un principio che l'Autorità ha più volte ribadito nelle proprie linee guida e nei propri atti di indirizzo: la **semplificazione efficace** non è quella che riduce le garanzie, ma quella che **aumenta la trasparenza**, elimina ridondanze, riduce gli oneri informativi e rende i procedimenti più chiari, tracciabili e controllabili.

La digitalizzazione, infatti, non è soltanto uno strumento di prevenzione della corruzione e un presidio di legalità; è anche un **potente volano di efficienza amministrativa**. Quando i dati sono accessibili, interoperabili e riutilizzabili, le amministrazioni lavorano meglio, gli operatori economici affrontano minori costi di *compliance*, e l'intero sistema beneficia di una riduzione dei tempi e di un aumento della qualità delle decisioni.

In questa prospettiva, le previsioni dell'articolo 4 risultano particolarmente apprezzabili. L'istituzione di un **punto di accesso unico**, alimentato dai portafogli europei delle imprese, consente infatti:

- **interoperabilità e scambio automatizzato dei dati** tra le autorità competenti, evitando duplicazioni e incoerenze informative;
- **riutilizzo dei dati e dei documenti** già in possesso delle amministrazioni, in piena coerenza con il principio del *once only*, da tempo sostenuto da ANAC come leva essenziale di semplificazione;
- **elevati standard di cybersicurezza e integrità delle informazioni**, indispensabili in un contesto di crescente esposizione a rischi informatici;
- **trasparenza e rendicontabilità** dell'intero procedimento, grazie alla possibilità per il richiedente di monitorare in tempo reale lo stato della pratica e il rispetto dei termini.

---

<sup>1</sup> Regolamento sull'industria a zero emissioni nette (COM(2023) 161, SWD(2023) 68 del 16 marzo 2023).  
[AUTORITÀ NAZIONALE ANTICORRUZIONE |](#)

Nel complesso, per le ragioni sopra evidenziate, appare dunque opportuno prevedere misure di semplificazione, anche nei processi autorizzatori, nella direzione indicata dalla proposta di regolamento. Ma è essenziale distinguere tra **buone** e **cattive** semplificazioni. Le cattive semplificazioni sono quelle che eliminano controlli necessari e finiscono per ridurre anche la concorrenza, indebolendo la qualità dell'azione amministrativa e aumentando i rischi di opacità. Le buone semplificazioni, invece, sono quelle che si avvalgono della **digitalizzazione** per intervenire sui **processi**, rendendoli più chiari, più lineari e soprattutto più **trasparenti**: è la digitalizzazione, infatti, a permettere di mantenere – e spesso rafforzare – i presidi di legalità, assicurando verifiche più rapide, più oggettive e meno invasive. La semplificazione non deve mai tradursi in una riduzione delle garanzie, ma deve sempre poggiare su dati affidabili, tracciabilità completa e strumenti che consentano alle amministrazioni di operare con maggiore precisione e tempestività.

Il modello di interoperabilità delineato dal regolamento, basato sui portafogli digitali europei delle imprese, può avvalersi dell'esperienza maturata in Italia con il **Fascicolo Virtuale dell'Operatore Economico (FVOE)**, uno strumento che ha anticipato molte delle soluzioni oggi discusse a livello europeo. Il Fascicolo Virtuale consente, infatti, di verificare in modo automatizzato i requisiti di partecipazione agli appalti, riducendo drasticamente gli oneri documentali per le imprese e garantendo, al tempo stesso, un controllo più rigoroso e tempestivo da parte delle stazioni appaltanti. È un esempio concreto di come la digitalizzazione possa coniugare efficienza e integrità, semplificazione e affidabilità.

Proprio per questo, ANAC sta collaborando con la Commissione Europea in una **sperimentazione sul *Digital Wallet***, basata sull'architettura e sulle funzionalità del Fascicolo Virtuale, con particolare riferimento alle persone giuridiche. L'obiettivo è costruire un ecosistema digitale europeo che consenta alle imprese di presentare i propri requisiti in modo uniforme in tutti gli Stati membri, riducendo le barriere amministrative e favorendo un mercato realmente integrato.

Si tratta di un passaggio strategico: un'infrastruttura digitale europea condivisa può infatti garantire controlli più solidi, ridurre i margini di discrezionalità, prevenire fenomeni

distorsivi e, al tempo stesso, facilitare la partecipazione delle imprese – incluse le PMI – ai mercati pubblici europei.

### 2.3) Decarbonizzazione e sviluppo sostenibile

È utile e opportuno – come riconosce la proposta di regolamento – che la tutela del *Made in Europe* sia combinata con gli investimenti per la **decarbonizzazione** e la **protezione ambientale**, perché solo l'integrazione di queste leve può rafforzare la competitività industriale dell'Unione e garantirne la sicurezza economica nel lungo periodo. I settori ad alta intensità energetica, responsabili di una quota rilevante delle emissioni europee e al tempo stesso fondamentali di intere filiere produttive, devono essere accompagnati in una trasformazione che renda la transizione climatica un **motore di crescita**, non un fattore di vulnerabilità.

L'Europa ha compreso prima di altri che senza sostenibilità non c'è futuro. Occorre certamente **rendere realistica la transizione verde e governare la complessità dei relativi processi**, ma tale visione va preservata anche quando il contesto si fa più sfidante, perché è proprio quando altri arretrano che occorre mantenere la rotta: la sfida è governare la complessità delle transizioni, non subirla.

In questo quadro, la domanda pubblica può svolgere un ruolo decisivo nel sostenere la decarbonizzazione e orientare il mercato verso tecnologie pulite e prodotti a minore impatto ambientale.

Gli appalti pubblici non sono un vincolo, ma una **leva competitiva** capace di premiare le imprese che investono in innovazione, efficienza energetica e soluzioni a basse emissioni. L'Italia, grazie all'esperienza maturata con i **Criteri Ambientali Minimi (CAM)**, è all'avanguardia in questo percorso. ANAC collabora stabilmente con il Ministero dell'Ambiente alla loro definizione, vigila sulla corretta applicazione e incoraggia le stazioni appaltanti a inserirli nei bandi con un peso realmente significativo. I CAM sono uno strumento essenziale per valorizzare le imprese che innovano, ridurre l'impatto ambientale delle forniture pubbliche e creare le condizioni per una competitività

futura fondata su qualità, responsabilità e tecnologia. Da tale punto di vista, dunque, il nostro tessuto imprenditoriale è già pronto a recepire il cambiamento.

La convergenza tra **politiche industriali**, **obiettivi climatici** e **procurement pubblico** rappresenta una delle direttrici più promettenti per costruire un'Europa più forte, più sostenibile e capace di guidare la transizione globale verso un'economia a basse emissioni.

### 3) Il necessario coordinamento con la nuova disciplina europea dei contratti pubblici

Pur nella sostanziale condivisione degli ambiziosi obiettivi perseguiti dalla proposta di regolamento e delle principali linee d'azione individuate, è opportuno segnalare alcune possibili criticità che meritano attenzione.

In particolare, si evidenziano le **esigenze di coordinamento con la disciplina in materia di appalti pubblici**, attualmente in fase di revisione, soprattutto in relazione alla definizione dei requisiti di origine UE, ai criteri di sostenibilità e alle modalità di applicazione delle clausole di preferenza europea.

La futura direttiva sui contratti pubblici dovrà necessariamente tenere conto delle disposizioni relative alla **preferenza europea negli appalti** contenute nella proposta di regolamento in esame. Ciò consentirà di evitare disallineamenti, sovrapposizioni e possibili aporie interpretative tra strumenti normativi che, pur perseguendo finalità complementari, incidono su ambiti regolatori strettamente interconnessi.

La proposta di regolamento introduce, infatti, criteri di origine, requisiti di sostenibilità e meccanismi di esclusione di operatori economici di Paesi terzi che hanno un impatto diretto sul funzionamento del mercato degli appalti pubblici. Si tratta di profili che, per la loro natura trasversale e per la loro incidenza sui principi fondamentali del diritto dell'Unione – concorrenza, parità di trattamento, proporzionalità e trasparenza –

richiedono un **quadro armonizzato e coerente**, da definire in modo organico nella disciplina generale degli appalti.

In questa prospettiva, appare dunque essenziale che la futura revisione della disciplina europea degli appalti **integri e coordini** le prescrizioni settoriali introdotte dal regolamento sull'accelerazione industriale, fornendo alle amministrazioni aggiudicatrici **strumenti chiari, univoci e coerenti** per l'applicazione dei criteri di preferenza europea, dei requisiti di origine e delle condizioni di sostenibilità. Solo un quadro unitario potrà garantire certezza del diritto, prevedibilità delle regole e un'applicazione uniforme in tutti gli Stati membri.