



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

Piano Sociale per il Clima

Regolamento (UE) 2023/955 del 10 maggio 2023

ESITI PROCESSO CONSULTAZIONE

*Direzione Generale, Programmi e Incentivi Finanziari
Dipartimento Energia*

L'articolo 5 del Regolamento (UE) 2023/955 del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo al Fondo Sociale per il Clima (FSC) prevede che ciascuno Stato membro debba organizzare una consultazione pubblica sulla proposta di Piano Sociale per il Clima (PSC). In base a tale disposizione, la consultazione pubblica coinvolge *“le autorità locali e regionali, i rappresentanti delle parti economiche e sociali, le pertinenti organizzazioni della società civile, le organizzazioni giovanili e altri portatori di interessi”*. Lo stesso articolo 5 stabilisce che il Piano definitivo debba tenere conto degli esiti della consultazione pubblica e contenere una sintesi del suo svolgimento e del modo in cui i contributi dei portatori di interesse sono stati considerati.

Si riporta di seguito una sintesi delle attività di consultazione e di coinvolgimento realizzate dal MASE, nel rispetto di quanto prescritto dal Regolamento (UE) 2023/955, che verranno approfondite nei paragrafi successivi:

- i.* Partecipazione delle amministrazioni centrali e delle autorità regionali e locali
- ii.* Consultazioni con le parti interessate, comprese le parti sociali
- iii.* Processo iterativo con la Commissione europea
- iv.* Confronto con gli organi politici

Partecipazione delle amministrazioni centrali e delle autorità regionali e locali

Al fine di assicurare un approccio integrato e trasversale nell'analisi e nella definizione delle politiche e delle misure afferenti ai settori dell'energia, del clima e dei trasporti, il MASE ha previsto l'istituzione di una Cabina di Regia interistituzionale, quale sede permanente di coordinamento strategico e confronto operativo tra le Amministrazioni centrali competenti.

A tale organismo hanno preso parte, oltre al MASE in qualità di Amministrazione capofila e promotrice dell'azione, le seguenti Amministrazioni: il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), il Ministero delle Imprese e del Made in Italy (MIMIT), il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali (MLPS), nonché, per la Presidenza del Consiglio dei ministri, il Dipartimento per le politiche di coesione e per il Sud e il Dipartimento Casa Italia.

La Cabina di Regia interistituzionale ha operato quale struttura stabile di governance interistituzionale e di raccordo tecnico-istituzionale finalizzata a garantire il coordinamento delle politiche settoriali e l'allineamento strategico delle misure nazionali con le linee guida dell'Unione europea in materia di transizione energetica e climatica.

Nel corso dei lavori, è stata incentivata la valorizzazione integrata delle competenze tecniche e programmatiche delle Amministrazioni coinvolte, attraverso la condivisione sistematica di informazioni, l'armonizzazione degli strumenti di attuazione e l'elaborazione congiunta di analisi sugli impatti socioeconomici delle misure previste.

In coerenza con l'assetto istituzionale della Repubblica e nel pieno riconoscimento del ruolo fondamentale esercitato da Regioni ed Enti Locali nella programmazione e nell'attuazione delle

politiche in materia di energia, clima e mobilità, è stato altresì attivato, nell'ambito della medesima Cabina di Regia, un canale dedicato di interlocuzione con i livelli di governo territoriale, al fine di garantire un approccio multilivello e partecipato alla costruzione del Piano.

In tale contesto, è stato avviato un confronto strutturato con la Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome e con l'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani (ANCI), alle quali è stato formalmente richiesto di veicolare le istanze dei rispettivi associati e di partecipare al processo di consultazione attraverso i propri coordinamenti tecnici competenti, segnatamente quelli in materia di *Ambiente, Energia e Sostenibilità* nonché *Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio*, a supporto dei lavori della Conferenza dei Presidenti delle Regioni e delle Province Autonome.

Tale metodologia ha reso possibile l'elaborazione condivisa di proposte e priorità strategiche, rafforzando l'efficacia degli interventi e la loro rispondenza ai bisogni reali delle comunità locali, anche in relazione alle specificità territoriali e socioeconomiche.

È stato altresì istituito un Gruppo di Lavoro tecnico, composto da rappresentanti degli Enti pubblici di ricerca operanti nei settori della climatologia, dell'energia e della sostenibilità ambientale – segnatamente il Gestore dei Servizi Energetici (GSE), Ricerca sul Sistema Energetico (RSE), l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) e l'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile (ENEA) – nonché da funzionari del Dipartimento Energia, delle Direzioni generali competenti del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, della Segreteria tecnica del Ministro, e da referenti designati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), operanti presso l'Ufficio Centrale di Bilancio (UCB) incardinato presso il medesimo Dicastero ambientale.

A valle di una prima fase preliminare, dedicata alla presentazione degli indirizzi operativi e dei contenuti programmatici al Gruppo di Lavoro tecnico e alla Cabina di Regia interistituzionale, l'attività si è articolata attraverso la convocazione di apposite riunioni tecniche, alle quali hanno partecipato – anche in modalità congiunta – i membri dei due organismi sopra menzionati.

Tali incontri sono stati finalizzati all'esame condiviso delle misure e all'aggiornamento puntuale sullo stato di avanzamento dei lavori. Entrambi gli organismi – la Cabina di Regia interistituzionale e il Gruppo di Lavoro tecnico – sono stati attivamente coinvolti nel processo di elaborazione e affinamento delle proposte d'intervento relative ai settori dell'edilizia, della mobilità sostenibile e del sostegno economico alle fasce vulnerabili della popolazione.

Consultazioni con le parti interessate, comprese le parti sociali

Il percorso di definizione e redazione del Piano Sociale per il Clima (PSC) si è contraddistinto per un ampio e strutturato coinvolgimento degli stakeholder istituzionali, economici e sociali potenzialmente interessati, tra cui: autorità competenti a vario titolo, cittadini, imprese, associazioni di rappresentanza dei lavoratori, delle categorie produttive e del terzo settore,

professionisti operanti nei settori di riferimento, nonché istituzioni finanziarie e fondi di investimento. In tale contesto, è stato attivato un processo di consultazione pubblica, articolato in tre distinte fasi e svoltosi nei mesi di febbraio, marzo, maggio e giugno dell'anno 2025, reso possibile anche grazie alla collaborazione tecnico-scientifica e al supporto operativo fornito dal Gestore dei Servizi Energetici (GSE) e da Ricerca sul Sistema Energetico (RSE).

A completamento dell'iniziativa e al fine di garantirne la massima trasparenza e partecipazione, è stata altresì assicurata un'adeguata diffusione delle attività di consultazione attraverso la pubblicazione di appositi avvisi e materiali informativi sul sito istituzionale del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e sui relativi canali di comunicazione, nonché sul portale web del GSE.

Nel corso delle suddette fasi di consultazione, sono stati raccolti contributi, osservazioni e proposte da parte dei soggetti interessati, mediante l'attivazione di strumenti interattivi e partecipativi, quali questionari, condivisione di schede, sessioni di ascolto e incontri tematici, sia in presenza che in modalità telematica.

Tali contributi sono stati oggetto di un'attenta analisi da parte degli uffici tecnici del MASE, con il supporto metodologico degli enti di ricerca coinvolti, e hanno concorso alla definizione delle priorità strategiche e degli ambiti di intervento del Piano, assicurando coerenza con i principi della trasparenza amministrativa, della responsabilizzazione dei portatori di interesse e della pianificazione partecipata.

È stata inoltre garantita la tracciabilità dell'intero processo mediante apposita documentazione a verbale e la pubblicazione sul sito web del MASE degli esiti principali della consultazione, in modo da rendere accessibile e verificabile il percorso decisionale seguito, conformemente ai criteri di rendicontazione e pubblicità previsti dalla normativa nazionale ed europea in materia di programmazione strategica e atti di indirizzo settoriale.

- **Prima fase di consultazione**

Nel quadro della prima fase del processo di consultazione pubblica, è stato perseguito l'obiettivo di acquisire indicazioni, percezioni e proposte da parte dei soggetti interessati in merito alle principali criticità connesse alla povertà energetica, alla povertà nei trasporti e alla condizione di vulnerabilità socio-economica delle famiglie e delle microimprese.

A tal fine, è stato elaborato e somministrato un questionario in formato elettronico, aperto alla partecipazione volontaria di un ampio spettro di stakeholder, tra cui imprese e relative associazioni di categoria, enti pubblici e soggetti privati, organizzazioni sindacali, associazioni ambientaliste, cittadini, gruppi organizzati e rappresentanze della società civile.

Al fine di garantire la massima accessibilità e diffusione dell'iniziativa, il questionario è stato pubblicato e adeguatamente promosso attraverso il portale istituzionale del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (<https://www.mase.gov.it/portale/-/consultazione-pubblica-sul-piano-sociale-per-il-clima-psc->), nonché mediante la Piattaforma di

monitoraggio del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) (<https://www.pniecmonitoraggio.it/IlPniec/News/Pagine/Consultazione-pubblica-sul-piano-sociale-per-il-clima.aspx>).

Lo strumento di indagine era articolato in diciassette quesiti, strutturati secondo una combinazione di domande a risposta chiusa (a scelta multipla) e domande a risposta aperta, distribuite come segue (https://www.gse.it/documenti_site/Documents/Quesiti%20consultazione%20pubblica%20PSC%202025.pdf):

- Sette quesiti dedicati alla rilevazione degli aspetti legati alla povertà energetica;
- Quattro quesiti relativi alla povertà nei trasporti;
- Quattro quesiti concernenti le vulnerabilità economiche delle microimprese;
- Un quesito finalizzato a raccogliere la percezione degli intervistati circa l'evoluzione futura del fenomeno della povertà energetica e della sensibilità ai prezzi dell'energia. Una domanda aperta, volta a consentire ai rispondenti di esprimere liberamente considerazioni, osservazioni e proposte in relazione alle tematiche oggetto della consultazione.

La definizione del questionario è avvenuta con il concorso tecnico dei Dicasteri competenti e con il supporto scientifico e metodologico del Gestore dei Servizi Energetici (GSE) e di Ricerca sul Sistema Energetico (RSE). Lo strumento è stato reso disponibile in modalità telematica dal 28 febbraio al 18 marzo 2025 attraverso il seguente link: <https://www.gse.it/psc>.

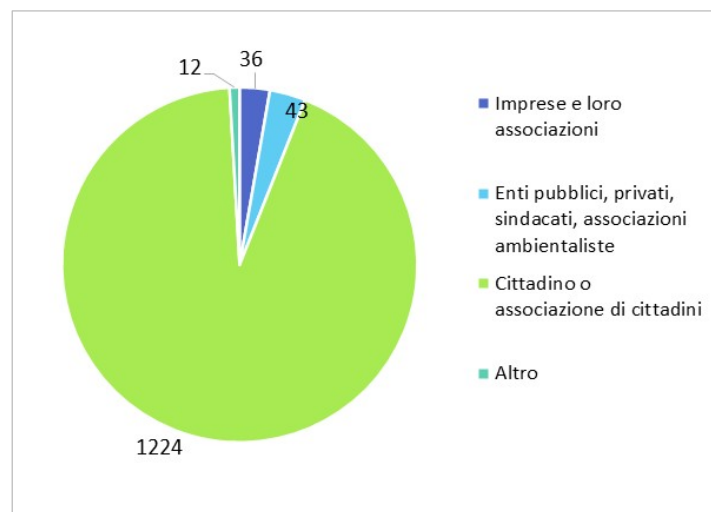


Figura Errore. Nel documento non esiste testo dello stile specificato..1 - Soggetti che hanno risposto al questionario distinti per tipologia.

Le risposte pervenute ai quesiti contenuti nel questionario hanno fornito una base informativa ampia e articolata, ricca di elementi di riflessione e spunti di analisi. Complessivamente, hanno partecipato alla consultazione **1.315 soggetti**, di cui una quota preponderante – pari al **93%** – è risultata costituita da **cittadini e associazioni di cittadini** (n. **1.224**). Hanno altresì preso parte alla consultazione **43 rispondenti** (pari al **3%** del totale) riconducibili a **enti**

pubblici, soggetti privati, organizzazioni sindacali e associazioni ambientaliste, mentre **36 rispondenti (3%)** sono stati identificati come **imprese o associazioni di categoria** (Fig. 1.1).

Con riferimento alla composizione interna della categoria dei cittadini, si evidenzia la presenza di **411 proprietari di abitazioni** e di **110 inquilini** tra coloro che hanno compilato il questionario.

Dall'analisi dei dati raccolti, emerge con chiarezza una diffusa preoccupazione circa il possibile **incremento dei costi dell'energia** nel prossimo futuro, espressa da **735 partecipanti**. In relazione alla percezione circa le categorie familiari potenzialmente più esposte a rischi di vulnerabilità in caso di aumenti dei prezzi dell'energia, l'opzione maggiormente selezionata – con **1.016 preferenze** – è risultata quella relativa alle **famiglie a basso reddito**.

Il tema del **reddito** si conferma quale elemento ricorrente nelle risposte fornite, essendo frequentemente indicato come **fattore determinante della condizione di povertà energetica**. In merito agli **indicatori ritenuti più efficaci ai fini del monitoraggio del fenomeno**, i rispondenti hanno segnalato, con significativa convergenza, l'**incidenza della spesa energetica sul reddito disponibile o sulla spesa complessiva del nucleo familiare**. Ampia è risultata, altresì, l'indicazione dell'**incapacità di riscaldare adeguatamente la propria abitazione** quale **indice sintomatico di povertà energetica**.

Tra i **fattori individuati come maggiormente incidenti sulla spesa energetica domestica**, è stata indicata con particolare frequenza (**944 preferenze**) la **voce di costo relativa ai consumi per il riscaldamento e per l'acqua calda sanitaria**. Seguono, in ordine di rilevanza percepita, l'**incremento dei prezzi dell'energia elettrica** (n. **584** rispondenti) e l'**aumento dei prezzi dell'energia termica** (n. **405** rispondenti) (Fig. 1.2).

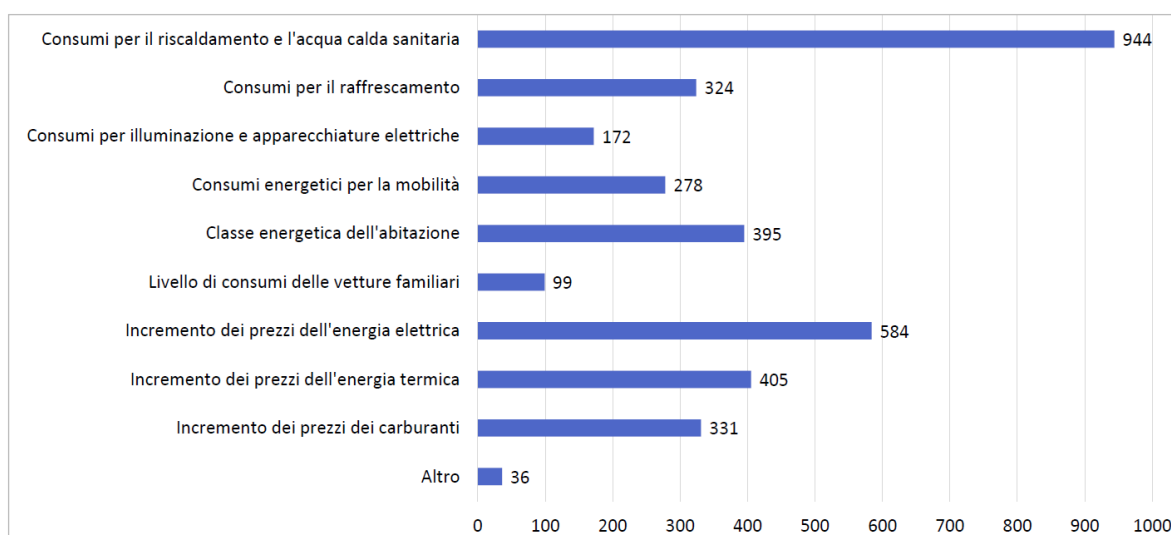


Figura 1.2 - Quali fattori ritieni che incidano maggiormente sulla spesa energetica di una famiglia?

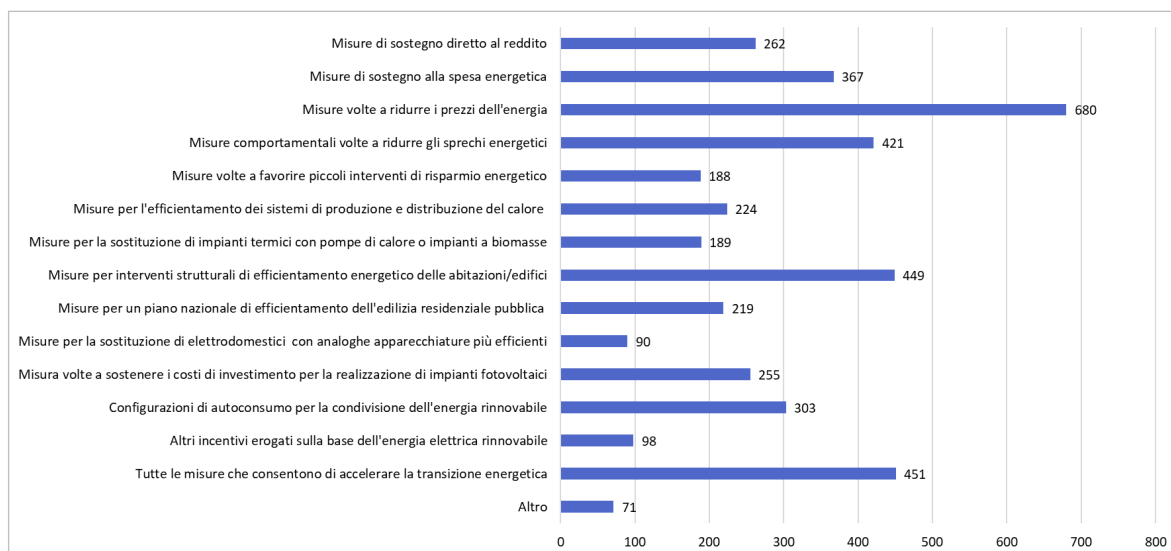


Figura Errore. Nel documento non esiste testo dello stile specificato..3 - Quali misure ritiene prioritarie per ridurre la vulnerabilità delle famiglie all'incremento dei costi dell'energia?

Con riferimento alle **misure per ridurre la vulnerabilità delle famiglie**, si evidenzia un generale orientamento a favore degli strumenti volti alla **riduzione dei costi dell'energia** (680 preferenze) nonché di tutte le misure che consentono di **accelerare la transizione energetica** (n. 451 rispondenti). Rilevante attenzione è stata inoltre riservata agli **interventi strutturali di efficientamento energetico delle abitazioni/edifici** (n. 449 rispondenti) (Fig. 1.3).

Tra le diverse proposte figurano anche le configurazioni di **autoconsumo per la condivisione dell'energia rinnovabile** (CACER), che hanno raccolto un numero significativo di preferenze (303), a conferma di un interesse crescente verso modelli energetici partecipativi. In merito al loro potenziale contributo alla riduzione della povertà energetica, è stato riconosciuto che tali configurazioni possono costituire uno strumento utile, in quanto favoriscono forme di autoconsumo e l'accesso all'energia rinnovabile in ambito collettivo.

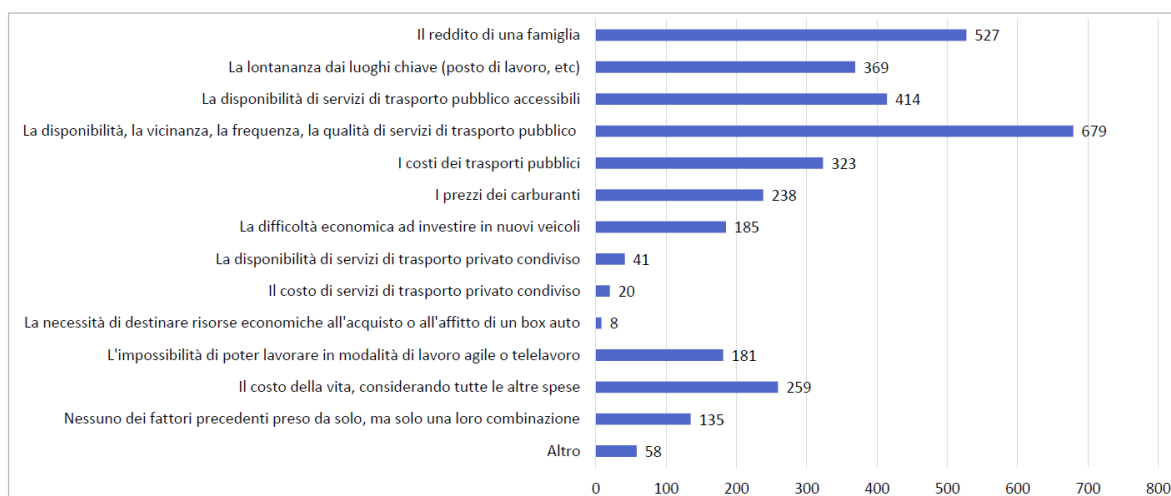


Figura Errore. Nel documento non esiste testo dello stile specificato..4 - Quali sono i fattori più importanti che determinano la povertà nei trasporti?

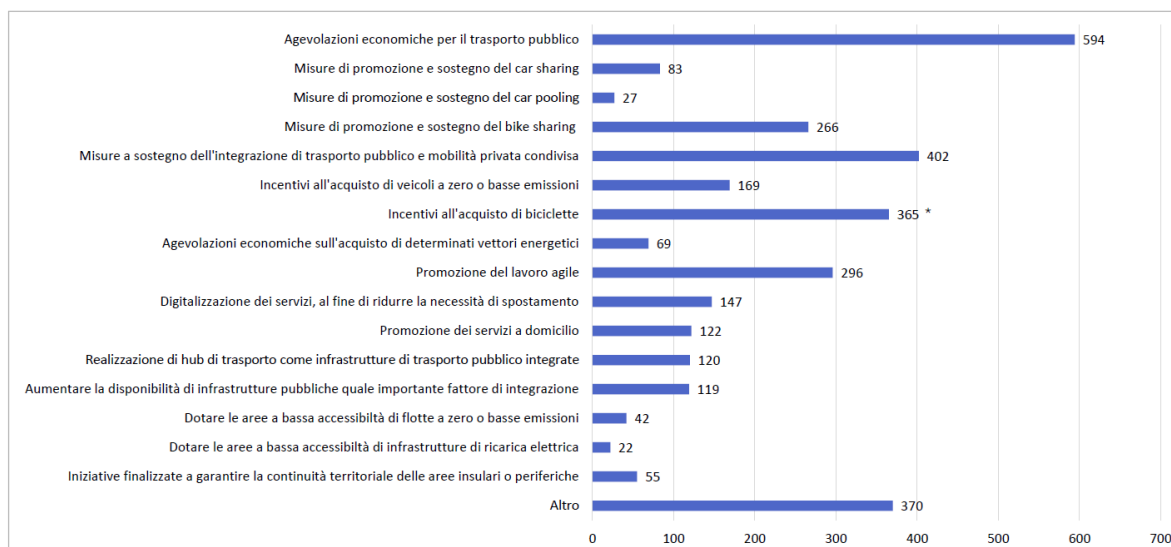


Figura Errore. Nel documento non esiste testo dello stile specificato..5 - Quali misure ritiene prioritarie per ridurre la vulnerabilità degli utenti nei trasporti?

In merito alla **povertà nei trasporti**, tra i fattori ritenuti causa più probabile del fenomeno emergono i temi della **disponibilità, vicinanza, frequenza e qualità dei servizi di trasporto pubblico**: tale opzione di risposta è stata scelta da **679** rispondenti. Il **reddito delle famiglie** (**527** rispondenti) risulta essere un fattore chiave, anche nella determinazione della povertà nei trasporti, secondo i rispondenti (Fig. 1.4).

Al fine di **ridurre la vulnerabilità degli utenti nei trasporti**, le strategie ritenute prioritarie sono il **miglioramento dei servizi di trasporto pubblico** (**648** rispondenti) e l'implementazione di azioni volte a **favorire lo spostamento da modalità di trasporto privato su gomma a forme alternative** (**526** rispondenti). Tali strategie vengono confermate dalla scelta delle misure ritenute prioritarie per ridurre il fenomeno della povertà nei trasporti; infatti, tra gli strumenti suggeriti vi sono le **agevolazioni economiche per il trasporto pubblico** (**594** preferenze) e le misure a **sostegno dell'integrazione di trasporto pubblico e mobilità privata condivisa** (**402**): due misure, dunque, che ridurrebbero la dipendenza dal trasporto privato e dalle oscillazioni dei prezzi dei carburanti (Fig. 1.5).

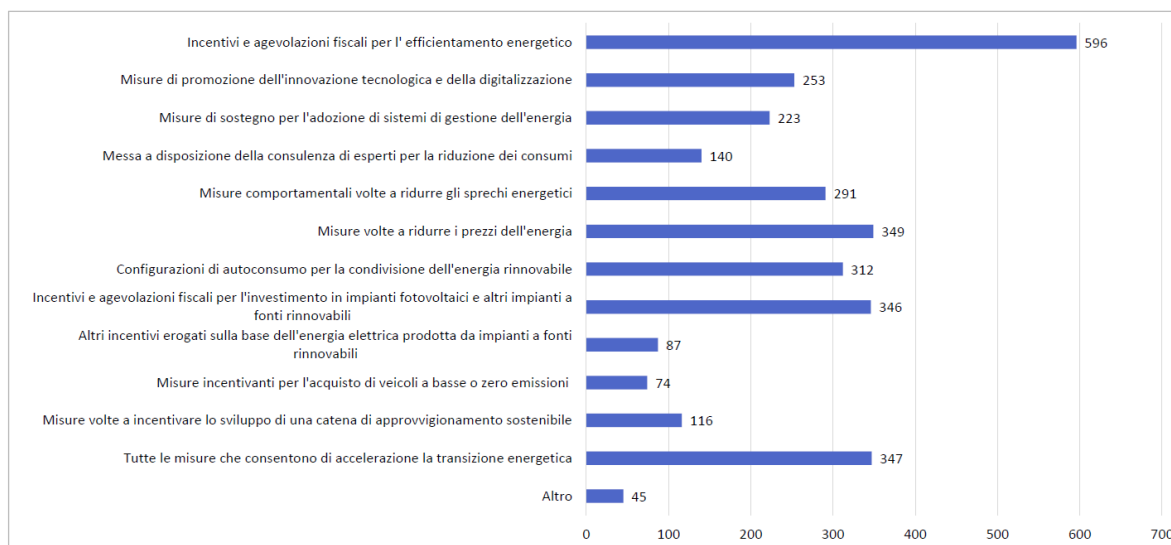


Figura Errore. Nel documento non esiste testo dello stile specificato..6 - Quali misure ritiene prioritarie per ridurre la vulnerabilità delle imprese all'incremento dei costi dell'energia?

Per quanto concerne il tema delle **microimprese**, tra i fattori che incidono maggiormente sulla spesa energetica emergono i **consumi relativi ai processi produttivi (684)** e l'**incremento dei prezzi dell'energia elettrica (532)**. Si osserva come tra i rispondenti l'**impatto della spesa energetica** (elettricità, energia termica, trasporti, ecc.) sulle spese totali rappresenti mediamente una quota compresa tra 15% e il 30% (**408** rispondenti). Parimenti a quanto fatto sugli altri temi, è stato chiesto quali siano le misure prioritarie per **ridurre la vulnerabilità delle imprese a fronte di un aumento dei costi dell'energia** e, in tal caso, la preferenza è ricaduta sull'**impiego di incentivi e agevolazioni fiscali per l'efficientamento energetico (596** rispondenti); seguono a parità di preferenze (circa **350**) le misure volte a **ridurre i prezzi dell'energia, quelle che consentono di accelerare la transizione energetica** e gli **strumenti fiscali per l'investimento in impianti fotovoltaici e altri impianti a fonti rinnovabili**.

Si sostiene, inoltre, che le imprese abbiano dovuto fronteggiare variazioni significative nel **rapporto tra le spese energetiche e le spese totali**: infatti, secondo la maggior parte dei rispondenti(**648**) tale rapporto risulta essere **aumentato nel corso del tempo**.

La medesima tendenza si riscontra analizzando le risposte alla domanda relativa alla percezione degli andamenti della povertà energetica e della vulnerabilità ai prezzi dell'energia in futuro: una significativa quota di rispondenti (**966**) dichiara che i fenomeni della **povertà energetica, nei trasporti, della vulnerabilità di famiglie e microimprese siano destinati a crescere**.

• Seconda fase di consultazione

La seconda fase della consultazione si è svolta nel corso di un incontro tenutosi on-line tra il MASE, supportato da RSE, e una vasta pluralità di soggetti che hanno accolto l'invito a partecipare. A questa fase sono stati inviati 332 inviti ai principali portatori di interesse. Hanno partecipato attivamente **111 soggetti** suddivisi tra Enti locali ed Agenzie (26%) tra cui Anci, Upi, comuni, città metropolitane, Ater; imprese e start up (18%), associazioni di categoria,

associazioni dei consumatori e dei cittadini (16%), enti nazionali tra cui Istat, il Dipartimento per le politiche della Coesione della Presidenza del Consiglio dei Ministri, Autorità dei trasporti (10%), ONG e associazioni ambientaliste (8%), fondazioni e think tank (5%), università e centri di ricerca (5%).

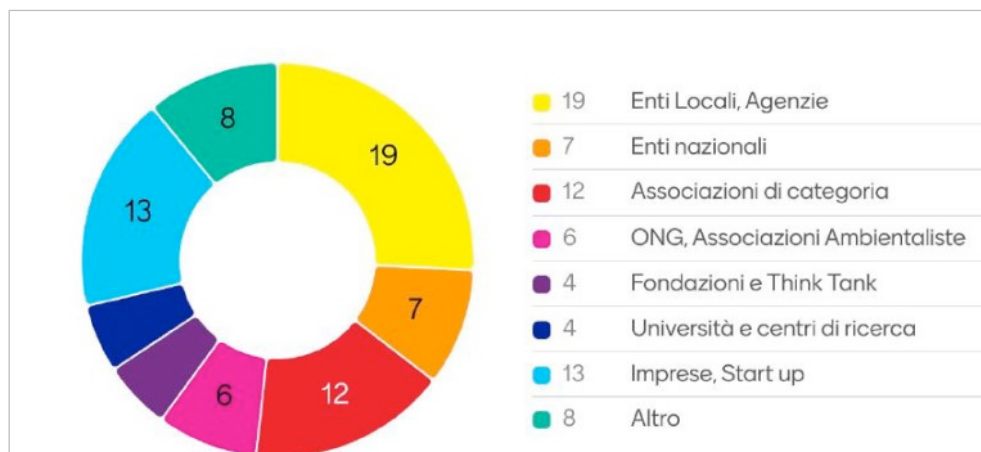


Figura Errore. Nel documento non esiste testo dello stile specificato..7 - I partecipanti alla II fase di consultazione.

Ai partecipanti sono stati proposti 12 quesiti, alcuni a risposta multipla ed altri a risposta libera, suddivisi per le macro-tematiche indicate nel Regolamento: 1. la povertà e vulnerabilità delle famiglie; 2. la vulnerabilità degli utenti dei trasporti; 3. la vulnerabilità delle microimprese.

In merito alla **vulnerabilità delle famiglie**, le spese energetiche, in particolare per il riscaldamento degli ambienti costituiscono la principale criticità emersa, in quanto esse incidono significativamente sul bilancio economico dei soggetti interessati dal piano. Rispetto a tale tema, le scelte espresse dai partecipanti su come agire prioritariamente per contrastare la povertà energetica delle famiglie si sono polarizzate su due approcci prevalenti (Fig. 1.8.): da un lato promuovere la riduzione del fabbisogno energetico, attraverso interventi strutturali quali la ristrutturazione e/o la sostituzione di impianti e dall'altro mitigare la spesa energetica, attraverso interventi di sostegno alla spesa o con misure sulla tariffazione dei prezzi dell'energia. Infine, circa un terzo dei rispondenti ha segnalato l'importanza degli interventi impiantistici che possono riguardare sia l'installazione di pompe di calore in sostituzione alle caldaie, sia la realizzazione di impianti fotovoltaici. Una minoranza degli stakeholder, inoltre, ha indicato come prioritari gli interventi di manutenzione e risparmio energetico, la sostituzione di elettrodomestici e apparecchiature elettriche con analoghe a più alta efficienza ed il sostegno diretto al reddito.

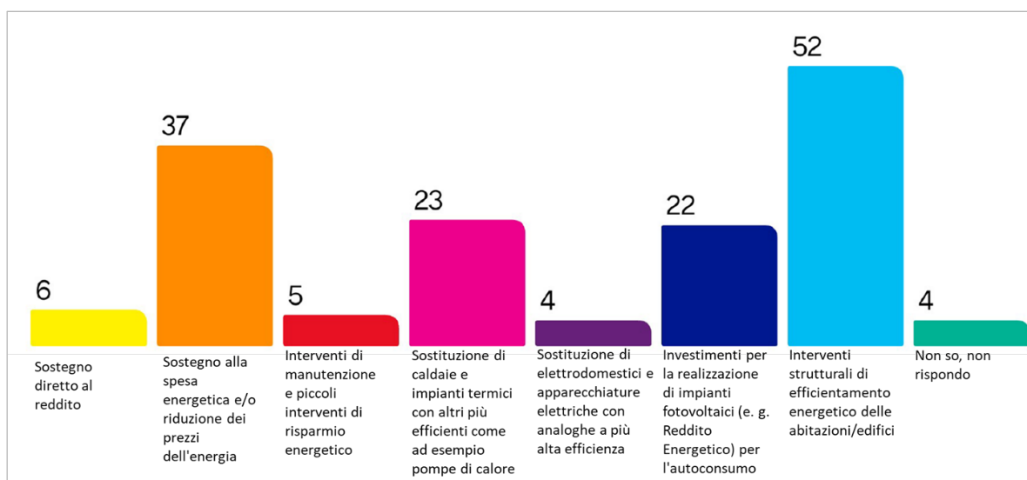


Figura Errore. Nel documento non esiste testo dello stile specificato..8 - Quali misure sono prioritarie per ridurre la vulnerabilità o povertà energetica delle famiglie?

Tali risultati sono stati confermati quando la survey si è concentrata su quali siano le strategie più opportune per il sostegno delle famiglie; anche in questo caso quasi il 60% degli intervistati ha indicato soluzioni come gli interventi strutturali, la rigenerazione urbana, l'efficientamento degli edifici, lo sviluppo di fonti energetiche rinnovabili e la mobilità sostenibile. Si conferma quindi la sensibilità verso politiche di contrasto al fenomeno della vulnerabilità energetica che intervengano sulla riduzione della domanda. Una parte minoritaria degli intervistati ha indicato come strategie utili anche le agevolazioni fiscali e la facilitazione dei prestiti o finanziamenti per gli interventi di efficientamento.

Le risposte alla domanda aperta sulle proposte di misura in ambito domestico hanno rispecchiato quanto emerso dalla survey, ovvero l'importanza dell'implementazione di interventi di efficienza energetica e di installazione di fonti energetiche rinnovabili, anche supportati da strumenti finanziari come la cessione del credito. Gli interlocutori hanno suggerito, inoltre, misure lato tariffazione e l'opportunità offerta dalle Comunità Energetiche Rinnovabili (CER) per una partecipazione più attiva degli utenti vulnerabili.

In generale, gli intervistati hanno espresso una netta preferenza per le misure di efficienza energetica, con un omogeneo riscontro tra le diverse categorie consultate. È emersa, altresì, la consapevolezza che, in determinati contesti, i sussidi restano strumenti imprescindibili.

Con riferimento al secondo tema, la **vulnerabilità degli utenti dei trasporti**, è emersa l'esigenza o, meglio, l'urgenza, di potenziare il trasporto pubblico; tale scelta è infatti stata effettuata dal 76% degli intervistati e in modo omogeneo da tutte le categorie di soggetti coinvolti (Fig. 1.9.).

Tale strategia è seguita dalla possibilità di riduzione dei fabbisogni di spostamento, favorendo il lavoro agile o l'estensione della digitalizzazione ad alcuni servizi. Questo permetterebbe ai cittadini di accedere a informazioni e servizi online in qualsiasi momento, senza doversi muovere.

Non mancano tra le risposte anche le richieste di agevolazioni per le spese del trasporto

pubblico come voucher, sconti sui biglietti o piani di abbonamento annuale agevolati, così come di azioni volte a favorire lo spostamento e l'intermodalità dal trasporto privato su gomma a forme di trasporto alternativo, come ad esempio la mobilità condivisa, indicata come prioritaria da più della metà dei rispondenti.

Alcune delle misure indicate, seppur in misura minoritaria, interessano l'ambito della mobilità privata, come gli incentivi all'acquisto di veicoli a zero o basse emissioni, le agevolazioni economiche all'acquisto di vettori energetici green (elettricità rinnovabile, biometano e biocarburanti) e, ad ultimo, gli incentivi all'acquisto di biciclette.

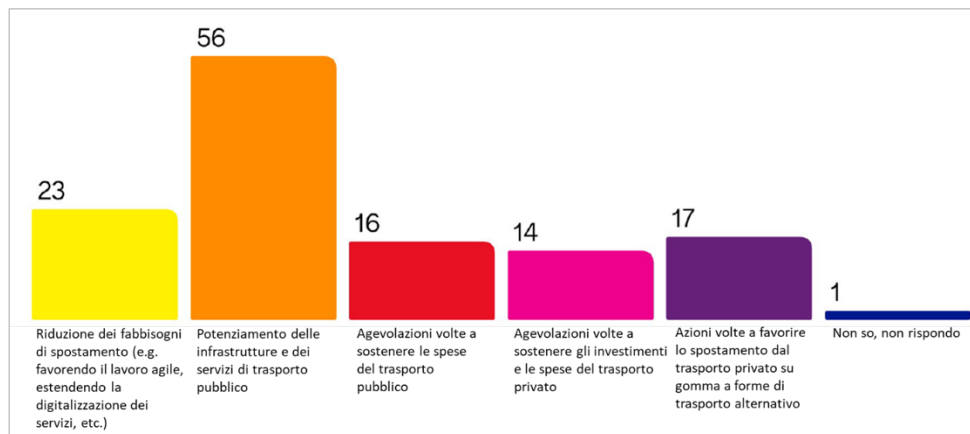


Figura Errore. Nel documento non esiste testo dello stile specificato..9 - Quali strategie sono prioritarie per ridurre la vulnerabilità degli utenti nei trasporti?

Per quanto riguarda le proposte raccolte dalle domande aperte, le misure indicate dagli stakeholder intervistati si sono concentrate principalmente sul potenziamento del servizio pubblico e sulle agevolazioni per il suo utilizzo. Per il trasporto privato è emerso il ruolo della bicicletta per lo shift modale negli spostamenti a breve distanza e quello dell'auto elettrica.

Infine, in merito alla **vulnerabilità delle microimprese** non è emersa una chiara polarizzazione delle scelte degli intervistati e le risposte si sono distribuite equamente tra tre misure proposte (Fig. 1.10.): quelle volte a ridurre i prezzi dell'energia (interventi tariffari, messa a disposizione di energia rinnovabile a costi contenuti, etc.), incentivi e agevolazioni fiscali per l'efficientamento energetico e incentivi per impianti fotovoltaici e altri impianti a fonti rinnovabili per favorire l'autoconsumo. In misura minoritaria sono stati indicati gli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse o zero emissioni e le misure volte ad incentivare lo sviluppo di una catena di approvvigionamento merci sostenibile.

Si segnala una forte componente di mancate risposte o di scelta dell'opzione «non so», che insieme rappresentano il 48% dei partecipanti, segno che la tematica è poco rappresentata o conosciuta. Questa tendenza si riscontra anche nella sezione delle proposte aperte, che si sono limitate al tema del ruolo del Mobility Manager e degli sgravi fiscali (senza ulteriori specificazioni).

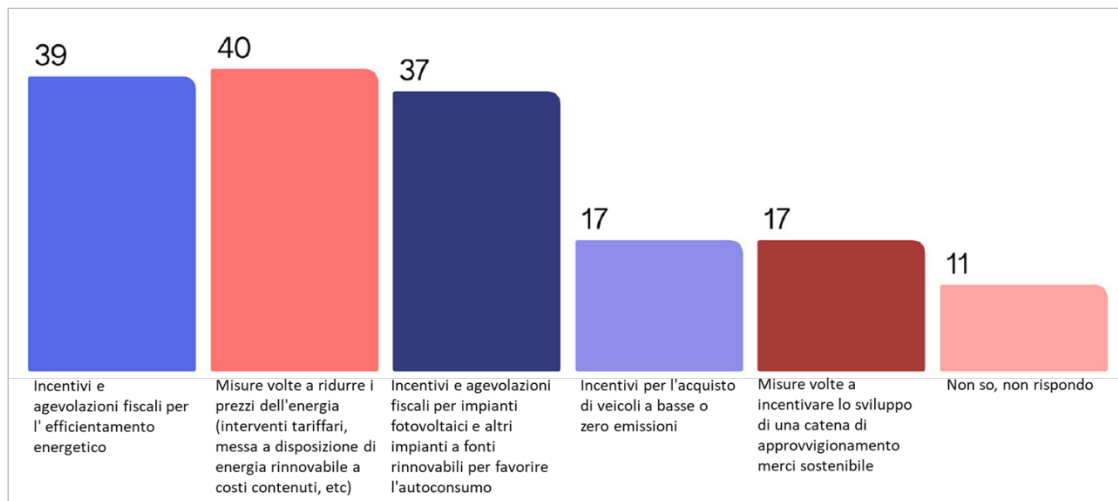


Figura Errore. Nel documento non esiste testo dello stile specificato..10 - Quali misure sono prioritarie per ridurre la vulnerabilità delle imprese all'incremento dei costi dell'energia?

Le domande riferite all'ambito **microimprese** sono state focalizzate su tematiche specifiche; è emerso che molti partecipanti non possedevano competenze dirette in materia, il che ha portato a una maggiore variabilità nelle risposte. Il tema è importante ma è chiaro che servono le giuste competenze per intervenire in modo mirato e poter fornire un sostegno efficace a tale settore.

In conclusione, le risposte alla domanda aperta e l'esito complessivo del questionario hanno mostrato che il fenomeno della povertà energetica delle famiglie, degli utenti dei trasporti e delle microimprese sia percepito come un problema in possibile crescita. Servono pertanto misure efficaci che passino dall'informazione ed educazione di tali soggetti nonché di quelli potenzialmente a rischio, dalla creazione di politiche strutturali che intervengano a monte e, da ultimo, dal sostegno economico per mezzo di sussidi.

I partecipanti della fase due sono stati invitati a seguito dell'incontro a presentare proposte di misure riguardanti i temi dell'edilizia, dei trasporti e del sostegno al reddito compilando l'apposita scheda sul modello predisposto dalla CE. Sono state **inviate 221 schede** ai principali stakeholder, che possono raggrupparsi nelle seguenti categorie:

- Autorità Locali e Regionali: comuni, città metropolitane e province, regioni, associazioni rappresentative (ANCI, UPI, Conferenza delle Regioni), aziende pubbliche di servizi (mobilità), aziende per l'edilizia residenziale pubblica.
- Autorità di livello nazionale (esclusi i Ministeri): Istat, Ispra, Dipartimento per le politiche di coesione della Presidenza del Consiglio dei Ministri, PON Città Metropolitane 2014-2020 e PN Metro Plus e Città Medie Sud 2021-2027, Autorità di Regolazione dei Trasporti;
- Rappresentanti delle parti economiche e sociali: associazioni di consumatori e cittadini; pertinenti associazioni di settore; associazioni di categoria e sindacati;
- Pertinenti Organizzazioni della società civile: ONG e associazioni per i diritti sociali (Caritas), ONG e Associazioni Ambientaliste, Fondazioni e Think Tank;
- Università e Centri di Ricerca.

Sono state ricevute **71 schede compilate** (Fig. 1.11.). Di queste 71 schede, 29 sono state considerate coerenti con il PSC e i contributi emersi hanno concorso alla definizione delle 12 misure oggetto della consultazione pubblica finale.

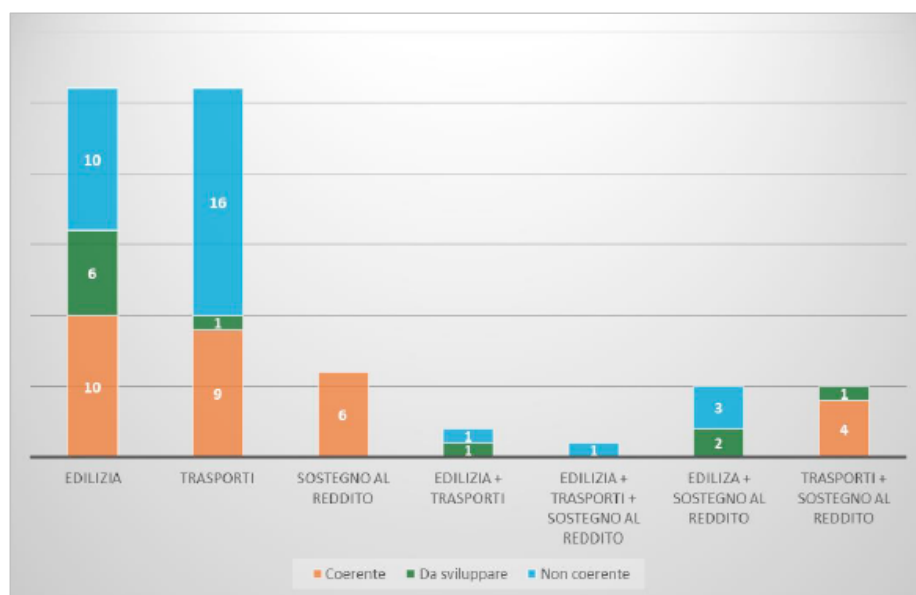


Figure Errore. Nel documento non esiste testo dello stile specificato..11 - Proposte ricevute.

• Terza fase di consultazione

La terza fase della consultazione è stata avviata il 29 maggio 2025 e si è conclusa il 15 giugno 2025 pubblicizzata attraverso la Piattaforma di monitoraggio del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) ([https://www.pniecmonitoraggio.it/IlPniec/News/Pagine/PIANO-SOCIALE-PER-IL-CLIMA-\(PSC\)-AL-VIA-LA-TERZA-FASE-DELLA-CONSULTAZIONE-PUBBLICA.aspx](https://www.pniecmonitoraggio.it/IlPniec/News/Pagine/PIANO-SOCIALE-PER-IL-CLIMA-(PSC)-AL-VIA-LA-TERZA-FASE-DELLA-CONSULTAZIONE-PUBBLICA.aspx)) e mediante il portale istituzionale del MASE (<https://www.mase.gov.it/portale/web/guest/-/piano-sociale-per-il-clima-mase-al-via-la-terza-fase-della-consultazione-pubblica>). Tale fase è stata finalizzata a raccogliere i contributi e le osservazioni da parte di cittadini, istituzioni, imprese, associazioni ed altri portatori di interesse sulle misure e sugli investimenti nazionali proposti. A tal fine, attraverso il GSE, il MASE ha reso disponibile una presentazione di sintesi delle possibili azioni finanziabili nell'ambito del PSC e le 12 schede descrittive delle misure e degli investimenti, suddivise per trasporti ed edilizia (<https://www.gse.it/sostenibilita/stakeholder/consultazioni/dettaglioconsultazione?IdConsultazione=38>). Per le misure relative al settore edilizia sono state pubblicate le seguenti schede descrittive: A1-TED sociale, M2-Edilizia Residenziale Pubblica, M3-Edilizia privata, M4-Microimprese vulnerabili, M5-Reddito energetico, S6-Esco Card. Per le misure relative al settore trasporti sono state pubblicate le seguenti schede descrittive: A1-Piattaforma della mobilità, A2-Mappa delle vulnerabilità, M3-Il mio conto mobilità, I4-Ecobonus sociale veicoli nuovi, I5-Ecobonus sociale veicoli usati, I6-Trasporto integrato.

I soggetti interessati a partecipare alla consultazione hanno potuto inviare le loro considerazioni compilando un apposito form reso disponibile in una pagina dedicata del sito

del GSE, accessibile sia direttamente, sia mediante un link di rinvio dalla sezione dedicata al PSC del portale del MASE.

Alla terza fase del processo consultivo **74 soggetti** hanno contribuito attivamente, fornendo osservazioni, proposte o commenti riferiti a una o più delle dodici misure del PSC (19 Associazioni di imprese e 3 associazioni di consumatori e 2 professionali – tra cui Associazione Legali Italiani); 3 Associazioni ambientaliste (tra cui WWF, Kyoto Club); 36 privati tra cittadini e Imprese (tra cui ENI, ENEL, Elettricità Futura, Toyota); 2 Enti pubblici, 3 centri di ricerca (tra cui ISPRA) e il sindacato della CGIL; tra i 74 rispondenti si segnalano operatori del trasporto pubblico e privato (es. FS, ANAV, Bit Mobility, Weelo) e una serie di altri stakeholder specializzati (Assoclima, Renovate, Proxigas, Coordinamento FREE, AssoESCo).

La composizione così eterogenea dei soggetti intervenuti nel corso della terza fase della consultazione pubblica ha consentito di acquisire un quadro di evidenze ampiamente rappresentativo delle sensibilità e delle priorità espresse dalle principali componenti sociali ed economiche del Paese. Tale pluralità di apporti ha conferito al processo partecipativo una significativa densità informativa, restituendo una base conoscitiva qualificata a supporto delle scelte tecniche e allocative sottese alla fase di finalizzazione del Piano.

I contributi pervenuti hanno infatti evidenziato, in maniera convergente, l'opportunità di procedere a un'analisi selettiva delle misure già delineate, al fine di verificarne la coerenza con l'obiettivo di garantire un impatto sociale massimo, nel rispetto dei vincoli di equità, inclusività e proporzionalità stabiliti dal Regolamento (UE) 2023/955.

La **maggior parte dei contributi si è focalizzata sul tema dell'edilizia**, evidenziando l'esigenza di incrementare le **risorse economiche** per gli interventi sugli edifici, al fine di estendere la platea dei beneficiari, anche a fronte di una possibile rimodulazione delle risorse a scapito di misure ritenute di minore priorità, quali l'assistenza tecnica o gli interventi nel settore dei trasporti. Alcuni contributi hanno inoltre proposto **l'innalzamento delle soglie ISEE** per ampliare l'accesso ai benefici, mentre altri hanno suggerito di concentrare l'assistenza tecnica a favore dei Comuni più piccoli, anche attraverso l'attivazione di sportelli dedicati. È stata inoltre avanzata la proposta di destinare una quota di risorse per progetti locali promossi dal terzo settore.

Trasversalmente, è stata espressa con forza la richiesta di garantire la stabilità e la continuità degli strumenti di incentivazione.

Analizzando nel dettaglio i contributi pervenuti 17 riguardano la misura A1: TED sociale per il clima, 22 la misura M2: Retrofitting per Edilizia Residenziale Pubblica (ERP), 24 la misura M3: efficientamento energetico di immobili di proprietà di famiglie vulnerabili in edilizia privata, 18 la misura M4 “investimenti energetici per le microimprese vulnerabili”, 14 la misura M5 “reddito energetico” e 9 la misura S6: ESCo card.

In merito alla misura A1, TED sociale per il clima si evidenzia la disponibilità e la volontà di contribuire e di creare una rete dedicata alla formazione/informazione sul territorio sia da parte

degli ordini professionali (ingegneri, architetti, tecnici, legali e assistenti sociali), che da parte dell'Unione Consumatori e altri soggetti. Si richiede, altresì, di individuare tutti gli attori del processo per la validazione e la verifica della misura e per la necessaria analisi e monitoraggio della misura stessa, e di istituire sportelli locali con il supporto di centri di ricerca, università. Si suggerisce di mettere in atto misure che consentano la modifica dei comportamenti nell'ottica del processo di transizione. Si evidenzia, tuttavia, che la spesa prevista per la misura di assistenza tecnica appare sovradimensionata.

In merito alle misure M2 e M3, retrofitting energetico sia in edilizia pubblica che privata, le proposte con riferimento alla tipologia di interventi ammissibili hanno principalmente riguardato: la limitazione del bonus esclusivamente all'installazione di prodotti ecosostenibili (legno, altro), evitando così i materiali plastici (quali, ad esempio, il PVC); l'ammissione dei soli interventi sull'involucro edilizio (opaco e trasparente); l'ammissione degli interventi di ventilazione meccanica controllata; per i sistemi di schermatura, viene suggerito di inserire un obiettivo sulla percentuale dell'energia solare che può filtrare dagli stessi; l'inserimento degli apparecchi di illuminazione e dei relativi sistemi di controllo.

Rispetto ai meccanismi di incentivazione è stato proposto di introdurre un meccanismo premiante in funzione del miglioramento della classe energetica e in funzione del reddito. Molti rispondenti ritengono di subordinare l'accesso al beneficio agli interventi realizzati tramite le ESCo. Per quanto riguarda le misure destinate alle famiglie vulnerabili in edilizia privata, alcuni rispondenti richiedono di innalzare le soglie ISEE previste.

Per quanto riguarda la misura M4 riguardante le **microimprese** parte dei suggerimenti hanno riguardato il perimetro di vulnerabilità delle stesse: alcuni rispondenti propongono di far riferimento al rapporto tra spesa energetica e margine operativo lordo (MOL) al di sopra di una certa soglia che rifletterebbe più correttamente la reale capacità di investimento dell'impresa rispetto all'utilizzo del fatturato, come proposto nella misura in consultazione. Tuttavia, altri giudicano di più difficile applicazione l'utilizzo del MOL per perimetrare la vulnerabilità di una realtà come le microimprese suggerendo di utilizzare il rapporto tra spese energetiche e spese complessive. La tematica della sostenibilità relativa ai materiali edilizi è stata evidenziata anche con riferimento alla misura prevista per investimenti energetici delle microimprese vulnerabili.

In merito alla misura M5: **reddito energetico** associato all'installazione delle pompe di calore, alcuni rispondenti chiedono di svincolare il finanziamento del fotovoltaico dalla contestuale installazione delle pompe di calore. Altri contribuenti ritengono necessario estendere la misura ai soggetti locatari di immobili, altri ancora suggeriscono di estendere il beneficio alla sostituzione del sistema di distribuzione.

Per quanto riguarda la misura S6 (ESCo Card) sono pervenuti 9 contributi, registrandosi apprezzamenti per l'innovatività della misura, sebbene siano emersi dubbi sulla sua efficacia sul piano operativo, in particolar modo perché ritenuta una misura non strutturale e non in grado di dispiegare i suoi effetti lungo l'arco di tutta la vita utile degli interventi.

Per quanto attiene ai **trasporti**, i contributi pervenuti hanno fornito spunti di analisi orientati a una maggiore efficacia delle misure previste. In particolare, è stata evidenziata la necessità di rafforzare il ruolo dei **servizi di trasporto su richiesta**, in quanto strumenti flessibili e complementari al trasporto pubblico locale (TPL), soprattutto nei contesti territoriali meno serviti. Particolare attenzione è stata posta sull'interoperabilità e sull'integrazione di tali servizi con le reti di trasporto pubblico esistenti, al fine di assicurare continuità di servizio, efficienza operativa e accessibilità su scala locale e regionale. Alcune proposte hanno, inoltre, suggerito di introdurre requisiti specifici per garantire l'accessibilità universale dei servizi a chiamata, con particolare riguardo alle esigenze degli utenti in condizioni di fragilità.

Sono emerse anche osservazioni in merito alla mobilità ciclistica, con riferimento alla possibile inclusione delle biciclette tra i veicoli incentivabili nell'ambito della misura "veicoli nuovi", sia con riferimento a bonus non solo per l'uso in sharing ma anche per l'acquisto.

Sono pervenute alcune osservazioni volte a un ampliamento delle funzioni della piattaforma della mobilità ecosolidale. In merito alle agevolazioni per l'acquisto di titoli di viaggio per le fasce di popolazione più vulnerabili, viene proposto il ripristino del meccanismo del **Bonus Trasporti**, che ha dimostrato un impatto positivo sull'aumento della domanda di trasporto pubblico. Per quanto riguarda il **rinnovo del parco veicoli**, è stato anche proposto di destinare una quota delle risorse del Fondo Sociale per il Clima al sostegno dell'acquisto di autobus a basse o zero emissioni.

In sintesi, con riferimento ad alcuni degli interventi in ambito edilizio e dei trasporti, è emersa l'esigenza di una **revisione calibrata della dimensione finanziaria e dei criteri di accesso**, volta ad assicurare una maggiore efficacia redistributiva, una più ampia inclusività sociale e una coerenza rafforzata con le finalità del Fondo Sociale per il Clima. In tale direzione, si evidenzia, in primo luogo, con riguardo alle misure M3 (riqualificazione di immobili in proprietà privata occupati da famiglie vulnerabili) e S6 (ESCO Card destinata a soggetti in povertà energetica), il rischio di un disallineamento tra le risorse stanziare e l'effettiva dimensione della platea dei beneficiari potenziali. La misura M3, in particolare, è stata ritenuta suscettibile di una copertura limitata a circa il 14% dei nuclei familiari aventi diritto, a fronte di una platea stimata in oltre 1,6 milioni di famiglie con ISEE inferiore ai 20.000 euro. Analogamente, la misura S6 è stata indicata come priva di una definizione esaustiva delle spese ammissibili e dei criteri di eleggibilità, fattore che potrebbe compromettere l'efficacia selettiva dello strumento e generare ambiguità applicative.

Si prende altresì atto dell'istanza, reiteratamente formulata da una pluralità di soggetti, di prevedere per alcune misure – in particolare M2 (interventi di efficientamento energetico) e I.5 (accesso agevolato a veicoli elettrici usati) – l'adozione di criteri selettivi più stringenti, tali da garantire un'effettiva canalizzazione delle risorse verso i destinatari in condizione di comprovata vulnerabilità socioeconomica. In tale prospettiva, è stato proposto di introdurre parametri aggiuntivi di ammissibilità, quali: soglie ISEE differenziate in funzione della composizione familiare; requisiti tecnici sugli immobili (ad esempio l'appartenenza alle classi energetiche E, F o G); vincoli di localizzazione territoriale nelle aree a maggiore intensità di

disagio energetico o mobilità; ovvero condizioni familiari specifiche, con particolare riferimento alla presenza di minori, persone anziane, disabili o soggetti con fragilità sociale certificata.

In considerazione proprio di tali rilievi, è stata oggetto di attenta valutazione l'introduzione di modifiche e correttivi al quadro di tutte le misure e investimenti originariamente previsti, per una più efficiente riallocazione delle risorse già previste, con l'obiettivo di potenziare le misure a più elevato impatto sociale e di assicurare la loro piena coerenza con la finalità strategica di contrasto alla vulnerabilità energetica.

Un ulteriore ambito di attenzione, trasversalmente segnalato, riguarda la complessità procedurale e la frammentazione amministrativa dei percorsi di accesso alle misure. In ragione di tale criticità, si prende atto della proposta di realizzare una piattaforma unica nazionale dedicata al PSC, in grado di accogliere le istanze in modalità unificata, assicurare la verifica automatica dei requisiti mediante interoperabilità con i principali sistemi informativi pubblici (quali l'ISEE, l'Anagrafe Nazionale della Popolazione Residente – ANPR, il Sistema Informativo Integrato – SII, ecc.), nonché restituire ai potenziali beneficiari un quadro sintetico delle opportunità attivabili sulla base del profilo socioeconomico dichiarato e documentato. Una tale infrastruttura digitale, se correttamente progettata, potrebbe costituire un volano decisivo per garantire maggiore equità nell'accesso, trasparenza nell'assegnazione dei benefici e riduzione dei carichi burocratici per i soggetti in condizione di svantaggio.

Infine, viene condivisa l'esigenza, evidenziata da numerosi contributi, di promuovere un livello più elevato di coordinamento e complementarità tra le misure del Piano e gli strumenti incentivanti già attivi a livello nazionale e regionale, al fine di evitare duplicazioni, ridurre la frammentazione e garantire un utilizzo ottimale delle risorse pubbliche. In tale prospettiva, appare opportuno che la futura fase attuativa si orienti alla definizione di opportune sinergie e forme di integrazione con il Superbonus, l'Ecobonus, il Reddito Energetico nazionale, i bonus trasporti e i regimi di sostegno alle Comunità Energetiche Rinnovabili (CER), anche mediante lo sviluppo di protocolli di interoperabilità, strumenti informativi integrati e regole di cumulabilità esplicite, in grado di assicurare coerenza, accessibilità e continuità tra i diversi livelli di programmazione.

Processo iterativo con la Commissione

Nel corso dell'attività di predisposizione del PSC, il MASE ha mantenuto **una costante e qualificata interlocuzione con i competenti servizi della Commissione europea**, e in particolare con la **Direzione Generale per l'Occupazione, gli Affari Sociali e l'Inclusione (Dg Employment, Social Affairs and Inclusion DG EMPL)**.

Tale confronto si è sviluppato in forma **continua e collaborativa**, sia attraverso la partecipazione del MASE ai **seminari tematici organizzati dalla Commissione europea** su aspetti specifici della programmazione e dell'attuazione dei PSC, sia mediante **sessioni bilaterali di approfondimento tecnico**.

Nel corso dei suddetti seminari formativi, che hanno visto la partecipazione dei rappresentanti della Commissione e degli Stati membri, sono stati oggetto di esame congiunto i principali profili costitutivi dei Piani, con particolare riguardo ai meccanismi di attuazione, audit e controllo, nonché ai processi di consultazione delle parti interessate e di coinvolgimento degli attori istituzionali a livello territoriale. Ulteriore attenzione è stata dedicata alla definizione dei modelli di **governance multilivello**.

Durante la fase di elaborazione del PSC, il MASE ha inoltre partecipato a **numerosi incontri bilaterali con i servizi della Commissione**, nel corso dei quali ha fornito aggiornamenti progressivi sullo stato di avanzamento del processo, illustrando le relative tempistiche, gli approcci metodologici adottati, l'individuazione dei beneficiari, la definizione degli indicatori, l'analisi d'impatto dell'estensione dell'ETS al settore edilizio e dei trasporti (ETS2), nonché gli elementi portanti delle misure e dell'architettura di governance del Piano in fase di predisposizione.

L'intero processo di interlocuzione con la Commissione europea ha contribuito in modo significativo alla **valutazione dell'adequatezza e della coerenza** della proposta di Piano, consentendo di monitorare i progressi realizzati, individuare eventuali **criticità e divari da colmare**, e orientare con maggiore precisione l'attenzione sugli ambiti ritenuti strategici ai fini del conseguimento degli obiettivi prefissati.

Verifica osservazioni e confronto con gli organi politici per la successiva approvazione e invio alla Commissione Europea

In esito alla terza fase di consultazioni, il Gruppo di Lavoro tecnico incaricato del coordinamento redazionale ha presentato lo schema preliminare del Piano Sociale per il Clima, unitamente a una sintesi strutturata delle osservazioni e delle richieste pervenute nel corso dell'intero processo partecipativo, al Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e agli uffici di diretta collaborazione. In ragione della portata trasversale e sistemica del Piano e della rilevanza dei suoi potenziali impatti socioeconomici, il confronto istituzionale è stato esteso ai livelli più alti dell'indirizzo politico, al fine di assicurarne la piena coerenza con le finalità regolamentari del Fondo Sociale per il Clima e con gli orientamenti generali delle politiche pubbliche nazionali.

A valle degli esiti della terza fase di consultazione con gli stakeholder e del confronto sia con la CE che istituzionale e di interlocuzione politica sono state trasmesse al Gruppo di Lavoro tecnico alcune indicazioni strategiche di carattere generale, finalizzate a orientare la fase conclusiva di rifinitura del Piano. In particolare, sono state fornite al Gruppo di Lavoro tecnico le seguenti indicazioni di carattere generale:

- **Razionalizzare il numero delle misure:** è stato confermato che, in ragione della limitata dotazione finanziaria complessiva assegnata al PSC per l'intero arco temporale 2026–2032, si renda necessario procedere a una razionalizzazione del perimetro delle misure, al fine di concentrare le risorse disponibili su un nucleo più ristretto di interventi

ad elevata incidenza sociale, in grado di accrescere significativamente l'impatto atteso sulle famiglie e sulle microimprese in condizione di vulnerabilità;

- **Attuare tempestivamente:** è stato altresì raccomandato, per cercare di ridurre l'impatto cumulato dell'attuazione della direttiva ETS e della crisi geopolitica in corso su famiglie e microimprese vulnerabili, di predisporre un cronoprogramma attuativo che consenta di dare tempestiva esecuzione alle misure prioritarie, anche in via anticipatoria rispetto all'entrata in vigore formale del nuovo sistema ETS. L'obiettivo è, infatti, attenuare, per quanto possibile, l'impatto cumulato della riforma del mercato europeo delle emissioni e della perdurante instabilità geopolitica internazionale, i cui effetti risultano particolarmente gravosi per le categorie sociali ed economiche più esposte.

Andando nel dettaglio delle misure per il settore **Edilizia**, si è raccomandato l'accorpamento delle misure previste in un'unica linea di intervento per la riqualificazione energetica degli edifici, articolata al suo interno in favore, da un lato, delle famiglie in condizioni di vulnerabilità economica e sociale che vivono negli ERP e dall'altro, delle microimprese vulnerabili, segnatamente quelle più esposte agli effetti dell'incremento dei costi energetici. In tale direzione, le misure afferenti al comparto edilizio si pongono l'obiettivo di favorire l'efficientamento energetico del patrimonio residenziale pubblico occupato da nuclei familiari a basso reddito, nonché di promuovere interventi strutturali presso le microimprese vulnerabili per il contenimento dei consumi energetici. La modulazione di soglie e condizioni di accesso ha ampliato la platea dei destinatari ottimizzando al contempo l'impatto redistributivo dell'intervento.

Per il settore **Trasporti**, si è richiesta una revisione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse o zero emissioni, al fine di assicurarne la coerenza con le misure già attive o in corso di attivazione attraverso altre fonti di finanziamento, in particolare con il **PNRR**, alla luce della quinta revisione tecnica del Piano approvata con **Decisione di esecuzione del Consiglio ECOFIN del 20 giugno 2025**. In particolare, tale Decisione introduce, nell'ambito della **Missione 2, Componente 2** del PNRR, l'**Investimento 4.5 "Programma di rinnovo del parco veicoli privati e commerciali leggeri con veicoli elettrici"**, in coerenza con il target **M2C2-30** da conseguire entro giugno 2026. La misura, con una dotazione finanziaria originaria pari a **597.320.000 euro**, è finalizzata a promuovere l'acquisto di almeno **39.000 veicoli a zero emissioni** mediante incentivi a fondo perduto destinati a soggetti vulnerabili, persone fisiche e microimprese residenti nelle **Aree Urbane Funzionali (FUA)** individuate dall'ISTAT, a condizione che la sostituzione avvenga con contestuale rottamazione di un veicolo a motorizzazione termica. In tale quadro, le misure del **PSC** assumono una funzione integrativa, evitando sovrapposizioni e rafforzando l'efficienza complessiva dell'intervento. Si è raccomandata inoltre il potenziamento della misura **I6 - Trasporto Integrato e Sostenibile**, da attuare in sinergia con Regioni ed Enti locali, così da adattare meglio le soluzioni ai bisogni dei territori e alle programmazioni già esistenti. Con riferimento alle **misure temporanee di sostegno al reddito**, si è evidenziato che esse devono rispettare il limite del **37,5%** previsto

dal Regolamento, ma anche dare piena attuazione all'art. 2, comma 2, del **decreto-legge 28 febbraio 2025, n. 19**, convertito dalla **legge 24 aprile 2025, n. 60**. Tali strumenti garantiscono quindi una risposta tempestiva agli aumenti dei prezzi energetici, tutelando l'accesso ai servizi essenziali e il potere d'acquisto delle fasce più esposte, attraverso meccanismi flessibili e modulabili in base all'andamento dei mercati e alle specificità territoriali.

Infine, per la componente **Assistenza Tecnica**, si è richiesta una riduzione della dotazione finanziaria, privilegiando strumenti già esistenti e valorizzando il contributo di soggetti istituzionali e tecnici presenti sui territori. In questo quadro, si è riformulata anche la misura **A1 - TED Sociale per il Clima Assistenza tecnica**, integrandola tra le azioni di supporto ai territori attraverso il coinvolgimento di reti professionali, ordini tecnici e presidi pubblici già operativi.

Prima della trasmissione formale della proposta di PSC alla CE, si è proceduto con approvazione da parte del Consiglio dei Ministri in data 4 agosto 2026 e successiva informativa al Parlamento in data 5 Agosto 2026.