

CARBURANTI RINNOVABILI PER LE FILIERE PRODUTTIVE DELLA MOBILITÀ IN LOMBARDIA

Manifesto per una mobilità sostenibile sotto il profilo ambientale, economico e sociale, da perseguire con una giusta e razionale transizione nell'ottica della neutralità tecnologica.

- Aggiornamento 2025 -

Il presente aggiornamento del Manifesto giunge **a tre anni dall'avvio** del percorso regionale a difesa della sopravvivenza e della competitività della filiera Automotive e **all'indomani dell'assegnazione alla Lombardia** della Presidenza dell'Automotive Regions Alliance, frutto essa stessa dell'impegno profuso e dei risultati raggiunti dall'Assessorato, con il supporto degli stakeholder, a sostegno della neutralità tecnologica per la transizione energetica, anche dopo il 2035.

Il Manifesto si è **evoluto e arricchito scientificamente** negli anni con l'aggiornamento del "Quaderno / carburanti rinnovabili e la visione dell'industria automotive lombarda" **acquisendo progressivamente maggiore condivisione e autorevolezza** tanto a livello interregionale, nell'ambito della Cabina Economica del Nord Ovest, quanto a livello europeo, da ultimo grazie ad un consolidamento dei suoi contenuti nella Dichiarazione di Monza - sottoscritta all'unanimità a chiusura della terza conferenza annuale dell'ARA il 29 novembre 2024 - che contiene un significativo progresso verso una più ampia definizione dei carburanti rinnovabili e che costituisce un importante ambito di collaborazione interregionale per l'accesso ai vasti fondi disponibili a livello europeo.

A vari livelli, in Italia e in Europa, è migliorata la **comprensione della portata e della complessità** della transizione in atto e la condivisione delle **proposte** formulate nel Manifesto del 29 marzo 2022 e nel suo primo Riposizionamento del 20 luglio 2023 per rafforzare la riconosciuta leadership della filiera tecnologica e produttiva lombarda per il trasporto persone e merci e, in generale, della componentistica automotive nella prospettiva di una pluralità di trazioni, quale base per essere competitivi ovunque nello scenario mondiale.

Ma la crisi della filiera automotive continentale, ampiamente prevista ma sottovalutata, sta producendo i suoi primi effetti sostanziosi, **per ora, nel calo strutturale del mercato europeo con la prospettiva della chiusura di una decina di stabilimenti di montaggio e alcune decine di stabilimenti nella filiera dei componentisti**: in Italia, il numero delle vetture prodotte nel 2024 è stato **inferiore del 20%, con punte del 30%** per i componentisti, rispetto al 2019, e le prospettive **per il 2025 si mantengono negative**. Da valutare, inoltre, l'effetto della **perdita di quote di mercato** europeo a favore dei competitor asiatici e nordamericani.

Da qui la necessità di **proseguire** nelle attività, garantendo **continuità e vigore** all'azione di *lobby* istituzionale promossa dalla Lombardia per salvaguardare un comparto fondamentale nell'economia del Continente, che solo a livello lombardo vale oltre **30.000 imprese e 100.000 lavoratori, con un fatturato totale di oltre 40 miliardi di euro**.

A livello tecnico il Cluster Lombardo della Mobilità ha recentemente aggiornato, con il supporto di partner accademici, associativi, tecnologici e aziendali, il "*Quaderno sui Carburanti Rinnovabili: la visione dell'industria*

automotive lombarda”, allegato, **che ora include anche i veicoli per il trasporto merci** - in Lombardia vengono prodotti i veicoli IVECO Eurocargo a Brescia, e Daily a Suzzara, entrambi leader di mercato nel segmento di competenza - e si avvale di una **compagine internazionale**. In particolare, il Cluster ha sottoscritto nello scorso mese di novembre, con FKFS-Forschungsinstitut für Kraftfahrwesen und Fahrzeugmotoren Stuttgart, Institute for Automotive Engineering (IFS) of the University of Stuttgart e Politecnico di Milano - Dipartimento di Energia, una Letter Of Intent (LOI) nella quale - condivisi gli obiettivi di miglioramento climatico e ambientale definiti dalla Commissione UE e i contenuti del Manifesto-Quaderno Carburanti Rinnovabili 2023 - vengono indicate possibili linee di ricerca e di innovazione per l’aumento delle quantità e la riduzione dei costi di tali carburanti, e valorizzato il loro utilizzo in motori termici ad alta efficienza di nuova generazione, ipotizzando anche **l’apertura di un centro di ricerca e di trasferimento tecnologico in Lombardia**.

Il futuro ci riserverà una pluralità di trazioni, ciascuna con una **propria missione elettiva**, al servizio del cliente finale che **deve poter scegliere** sulla base della performance necessaria alle proprie esigenze, del rispetto dei vincoli ambientali e del TCO-Total Cost of Ownership calcolato lungo l’intera vita ecologica rilevabile da analisi Life Cycle Assessment (LCA).

A livello istituzionale, nonostante le ripetute e numerose sollecitazioni alla Commissione europea, il Piano d'Azione per il rilancio dell'industria dell'auto presenta solo **timide e insufficienti aperture ai territori** e all’industria confermando nella sostanza le decisioni della precedente Commissione, ed in particolare:

- **Mancato riconoscimento del contributo dei biocarburanti** alla decarbonizzazione dei veicoli leggeri (comprese autovetture), medi e pesanti,
- **Mancata inclusione nelle misure di flessibilità introdotte del segmento dei veicoli commerciali medi e pesanti** che, sulla base della normativa attuale, dovrebbero perseguire una riduzione del 90% delle emissioni di CO₂ entro il 2040,
- **Inadeguato sostegno economico alla riconversione della filiera**: 2,8 miliardi di euro, inferiore di due ordini di grandezza rispetto all’impegno che tale riconversione comporta, in aggiunta agli ingenti investimenti già effettuati o stanziati dalle case veicolistiche,
- **Semplice dilazione da 1 a 3 anni per il calcolo medio delle emissioni legate alle multe** per il mancato raggiungimento del target di 93,6 g CO₂/km,
- Mancata concretizzazione del principio di neutralità tecnologica

È evidente che, se si prosegue su questa strada, alla fine del 2027 la riconversione degli stabilimenti europei all’elettrico sarebbe irreversibile e verrebbe **definitivamente compromessa la leadership** europea nello sviluppo e nella produzione dei motori endotermici, con un impatto drastico sull’occupazione.

A fronte di questa posizione della Commissione europea i cambiamenti alla legislazione sono affidati al **dibattito politico in Consiglio e in Parlamento** e ai risultati che l’**innovazione tecnologica** raggiungerà in questi prossimi anni.

In questa prospettiva, e per una **piena e concreta affermazione del principio di neutralità tecnologica**, il Tavolo istituzionale "Manifesto Carburanti rinnovabili per le filiere produttive della mobilità in Lombardia" riunitosi l'8 aprile 2025 presso il Parlamento europeo a Bruxelles, **intende richiamare l'attenzione sulle seguenti tematiche strategiche a tutela della competitività e dell'occupazione in Europa:**

- **Anticipazione al primo semestre 2025** della revisione dei regolamenti in atto per le vetture e i veicoli commerciali leggeri (prevista nel 2026) e per i veicoli merci medi e pesanti (nel 2027), sulla base delle evidenze già disponibili e dei risultati di mercato e ambientali ottenibili con le diverse trazioni e carburanti utilizzati (biocarburanti inclusi)
- **Implementazione di una Strategia Energetica Europea** che riduca i costi ed incrementi la disponibilità di energia rinnovabile, ricorrendo a tutte le fonti disponibili o promettenti
- **Introduzione di un fattore di correzione del carbonio** (CCF o 'Carbon Correction Factor') per i veicoli passeggeri e merci che permetta di contabilizzare i risparmi emissivi dei veicoli che utilizzano carburanti a emissioni neutre - come biocarburanti e carburanti sintetici - ai fini del raggiungimento dei target europei di contenimento della CO2 in capo ai costruttori
- **Modifica della normativa UE per valutare gli impatti totali** secondo una logica LCA (o almeno Well-to-Wheel), valida soprattutto per le emissioni di CO2 (con impatto globale) e non Tank-to-Wheel, che considera solo le emissioni "al tubo di scarico" dei veicoli
- **Pari dignità e sostegno a tutte le trazioni** - compresi i motori endotermici di nuova generazione alimentati con biocarburanti, a fianco dell'elettrico, dell'idrogeno FC e ICE e degli e-fuels - anche dopo il 2035 e per tutte le categorie di veicoli sia trasporto persone che merci. Incentivi ad hoc per l'aumento della quantità e la riduzione dei costi di tali carburanti.
- **Riesame dell'applicazione delle sanzioni sui target di emissioni di CO2**, sia per i produttori di veicoli leggeri (autovetture comprese) e pesanti posticipandole o sospendendole e comunque rivedendone l'importo
- **Riservare il riconoscimento di "veicoli a zero emissioni"** a quei mezzi per i quali è dimostrabile l'esclusiva alimentazione tramite carburanti neutri (inclusi i biocarburanti)
- **Sostegno agli investimenti** nelle tecnologie alternative per lo sviluppo dei carburanti sostenibili - come i biocarburanti e l'idrogeno - tenendo sempre in considerazione l'intero ciclo di vita del veicolo, nell'affinamento delle tecnologie esistenti per i motori a combustione e nel capitale umano, con riqualificazione professionale delle persone e miglioramento della formazione iniziale dei giovani
- **Valutazione** delle ricadute economiche e sociali sulle aziende, sulle persone e sui territori dell'attuale Quadro regolatorio e adeguata considerazione delle tempistiche di adattamento dell'intera industria.

Viene sottoscritto dall'Assessorato regionale allo Sviluppo Economico e i rappresentanti di: Cluster Lombardo Mobilità, Cluster Aerospazio Lombardia, Cluster nazionale Trasporti, ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, Confindustria Lombardia, Confindustria Energia, ENI, UNEM - Unione Energie per la Mobilità, Assopetroli-Assoenergia, Federchimica-Assogasliquidi, Federmetano, Assogasmetano, Federmotorizzazione, Federazione italiana gestione impianti stradali carburanti.

Bruxelles, 8 aprile 2025

Allegato: Quaderno sui Carburanti Rinnovabili - la visione dell'industria automotive lombarda 2025