



Osservatorio per la Neutralità
Tecnologica nei Trasporti

MANIFESTO

Transizione Ecologica non Ideologica: Innovazione e Neutralità Tecnologica

Save the Automotive!

Piattaforma a sostegno della libertà di scelta tecnologica per il futuro dei Trasporti e dell'Automotive

Perché questo Manifesto

Il manifesto "**Transizione Ecologica non Ideologica**" è la piattaforma di riferimento della filiera europea dei Trasporti e dell'Automotive. Il suo obiettivo è affermare il principio della **neutralità tecnologica** e della **sostenibilità ambientale, economica e sociale** nelle politiche europee che riguardano il comparto.

Al centro dei criteri decisionali di livello europeo deve tornare un approccio **pragmatico, coerente e realistico**, basato sulle evidenze scientifiche e in piena sinergia con le dinamiche del mercato.

Prendiamo le distanze da qualsiasi visione della transizione fondata su **pregiudizi ideologici** o **condizionamenti lobbistici**. Rivendichiamo un processo decisionale che metta al primo posto il merito tecnico, l'efficacia delle misure e la loro reale capacità di concorrere agli obiettivi di decarbonizzazione.

Questa piattaforma è anche la base programmatica a sostegno della **mobilitazione del settore a Bruxelles**. Con questa mobilitazione la filiera richiama le Istituzioni europee alla responsabilità di una governance della transizione coerente, applicabile e rispettosa delle condizioni reali dell'industria e del mercato.

La nostra missione

Rimuovere gli ostacoli. Fare pressione sui policy maker europei affinché siano rimossi i fattori critici dell'attuale quadro regolamentare. Sono questi fattori che, direttamente o indirettamente, stanno aggravando la **crisi del comparto europeo dell'Automotive** senza produrre i risultati attesi in termini di decarbonizzazione.

Cambiare la governance. Promuovere una governance **razionale e responsabile** della transizione tecnologica ed ecologica del settore dei trasporti. Una governance basata sull'applicabilità delle misure, sulla coerenza dell'impianto normativo e sulla credibilità rispetto alle dinamiche reali del mercato.

Definire le soluzioni. Contribuire a definire le linee di azione necessarie a livello normativo, istituzionale e operativo. L'obiettivo è conseguire i target di decarbonizzazione senza compromettere la **tenuta economica e occupazionale** della filiera e senza sacrificare la **competitività industriale europea** nel confronto globale.

Le criticità da affrontare

La recente proposta dell'**Automotive Package** della Commissione UE non risponde alle esigenze di revisione profonda del quadro regolamentare vigente. Introduce solo correttivi marginali, mentre permangono criticità strutturali:

- **Incoerenza regolamentare**, in termini di metodologie e target, al punto da rischiare di compromettere il conseguimento stesso degli obiettivi di decarbonizzazione assegnati al comparto.
- **Incongruenza** tra i principi dichiarati nella programmazione di base (flessibilità, neutralità tecnologica) e la loro sostanziale disapplicazione nei Regolamenti proposti.
- **Complessità applicative** delle norme che aggravano le prospettive di implementazione concreta rispetto all'attuale impianto regolamentare.
- **Mancato riconoscimento** del ruolo strategico di tecnologie già disponibili e industrialmente mature: biometano (di fonte FORSU e di altra origine), LNG, bio-LNG, biofuels, e-fuels, idrogeno. La filiera del biometano in particolare, che integra la gestione dei rifiuti organici urbani e la valorizzazione dei sottoprodotti agricoli e zootecnici, rappresenta una risorsa strategica ad alta intensità circolare per l'Italia e per l'Europa.

Le nostre proposte operative

Proposta 1 - Tempi realistici per target credibili

Introdurre una **maggiore flessibilità nei target temporali dei Regolamenti CO2**. La traiettoria al 2030-35-40 va allineata agli andamenti più credibili dei trend di mercato e alle reali capacità industriali della filiera europea.

Proposta 2 - Dal tailpipe al ciclo di vita

Implementare un impianto normativo coerente in termini di approccio metodologico. Il sistema di calcolo deve basarsi sul **carbon footprint dell'intero ciclo di vita** del veicolo, **superando l'attuale approccio fondato sulle emissioni al tailpipe**. L'approccio attuale ignora l'impatto della produzione energetica a monte e della filiera produttiva.

Proposta 3 - Tutte le tecnologie, nessuna esclusa

Applicare rigorosamente il principio della **neutralità tecnologica** nei Regolamenti CO2, sia per veicoli leggeri (LDV) sia per veicoli pesanti (HDV). Riconoscere da subito la **funzione strategica di concorso alla decarbonizzazione di tutti i carburanti RED-compliant** (biocarburanti, biometano, bio-GNL, bioliquidi, combustibili da biomassa, e-fuels), **senza alcun limite di produzione, distribuzione e utilizzo**. Le dinamiche di mercato devono essere libere di indirizzare la scelta delle tecnologie più adatte alle diverse missioni di trasporto.

Proposta 4 - Stessa prestazione, stesso riconoscimento

Classificare i **veicoli alimentati con renewable fuels come veicoli a zero emissioni nette**, con emissioni di CO2 e impronta di carbonio complessive pari a zero considerando l'intero ciclo di vita del combustibile. Questi veicoli vanno parificati nel trattamento normativo ai veicoli elettrici e a idrogeno.

Proposta 5 - Incentivi senza pregiudizi

Revisionare profondamente l'impianto regolatorio UE in materia di incentivi per la transizione dei trasporti. Laddove necessario, procedere all'abrogazione dei provvedimenti che violano il principio di neutralità tecnologica, a partire dalla proposta di Regolamento sulle "Clean Corporate Fleets".

Il supporto pubblico agli investimenti delle imprese non deve favorire solo la diffusione dei veicoli elettrici. Deve sostenere anche la produzione e la distribuzione di biofuels, biometano (di fonte FORSU e di altra origine) e le relative infrastrutture. Gli strumenti di supporto devono garantire a

famiglie e operatori l'accesso a tutte le tecnologie in grado di concorrere agli obiettivi di decarbonizzazione.

Proposta 6 - Sospendere ciò che non funziona

Procedere alla sospensione del sistema ETS2, che contribuisce artificialmente ad aumentare i costi del trasporto e della logistica senza apportare benefici ambientali proporzionati. La sospensione va inquadrata in una rimozione dei dazi auto-indotti e deve tenere conto del **contesto di instabilità geopolitica e di pressione sui prezzi dell'energia che sta colpendo l'economia europea**.

I firmatari e la mobilitazione

Il manifesto è promosso dall'**Osservatorio per la Neutralità Tecnologica nei Trasporti** (NGV Italy, UNEM, Federauto, Confartigianato Trasporti) ed è aperto alla sottoscrizione di associazioni di categoria, aziende, istituzioni di ricerca e stakeholder del settore che ne condividano principi e richieste.

Questo manifesto è la piattaforma programmatica a sostegno della **mobilitazione del settore a Bruxelles**. Invitiamo tutti coloro che ne condividono la visione a sottoscriverlo e a unirsi alla mobilitazione per un futuro dei trasporti sostenibile, competitivo e realmente orientato ai risultati.