

Transizione Ecologica non Ideologica: Innovazione e Neutralità Tecnologica

Il manifesto promosso dall'Osservatorio per la Neutralità Tecnologica nei Trasporti, aperto all'adesione della filiera europea dei Trasporti e dell'Automotive.

4 pagine • 6 punti programmatici • Versione **1.2** • Luglio 2026

Promosso da **NGV Italy** · **UNEM** · **Federauto** · **Confartigianato Trasporti**

Save the Automotive!

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

01

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.

Con questa piattaforma 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.
- **Effetti distorsivi degli strumenti di carbon pricing sui trasporti:** l'inclusione del trasporto marittimo nel sistema ETS (ETS1) e la prospettiva dell'ETS2 sui settori degli edifici e del trasporto stradale e ulteriori settori accrescono i costi operativi di imprese e porti europei a fronte di benefici ambientali non proporzionati, penalizzando la competitività della logistica europea, la continuità territoriale con le grandi isole e la crescita delle quote di intermodalità.

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 artificiosamente ad aumentare i costi del trasporto e della logistica senza apportare benefici ambientali proporzionati. Allo stesso modo, occorre **rivedere gli effetti dell'inclusione del trasporto marittimo nell'ETS1**, che appesantisce i costi operativi di imprese e porti europei senza benefici ambientali proporzionati e frena lo sviluppo dell'intermodalità, componente essenziale di una logistica efficiente e competitiva. 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.

La revisione degli strumenti regolatori deve in ogni caso **preservare e rafforzare le condizioni di mercato dei carburanti rinnovabili RED-compliant**: gli interventi sul Regolamento CO2 devono garantire la permanenza sul mercato dei veicoli in grado di utilizzarli e un quadro di conformità che ne valorizzi il contributo alla decarbonizzazione, mentre la ricalibrazione degli strumenti di carbon pricing va accompagnata da misure di sostegno che ne mantengano e ne accrescano la domanda.

05

I firmatari e l'adesione

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 della filiera europea dei trasporti. Invitiamo tutti coloro che ne condividono la visione a sottoscriverlo e a unirsi a noi per un futuro dei trasporti sostenibile, competitivo e realmente orientato ai risultati.