



**“VERSO UNA TRANSIZIONE NON IDEOLOGICA DELL’AUTOMOTIVE E DEI TRASPORTI”
IL POSITION PAPER PRESENTATO AL PARLAMENTO EUROPEO
INDICA 8 PUNTI STRATEGICI RITENUTI INDISPENSABILI**

Roma, 14 maggio 2025

L’ **“Industrial Action Plan for the European Automotive Sector”**, presentato nel marzo scorso dalla Commissione Europea, continua nel solco di una **impostazione dirigistica e strategicamente debole** che ignora il principio di neutralità tecnologica, il contributo dei carburanti rinnovabili per i target di decarbonizzazione e misure compatibili con le dinamiche di mercato e a sostegno della filiera dell’automotive e dei trasporti. Un approccio che, senza un netto cambio di strategia che metta al centro i target di decarbonizzazione e non quelli dell’elettrificazione, rischia di **compromettere definitivamente la leadership italiana ed europea nel settore dell’automotive e delle energie connesse**, con un impatto drastico sull’occupazione e sull’intero tessuto industriale e produttivo.

Questo l’allarme lanciato dall’**Osservatorio per la Transizione dei Trasporti**, organismo nato nel maggio 2024 su iniziativa di **NGV Italy, Confartigianato, Federauto e UNEM**, che oggi a Bruxelles, presso la sede del Parlamento Europeo, ha presentato ad una nutrita rappresentanza di europarlamentari italiani, di tutti gli schieramenti, il Position Paper **“Verso una transizione non ideologica dell’Automotive e dei Trasporti”** che indica **otto punti strategici ritenuti indispensabili** per rendere più razionale e meno ideologico il processo di transizione dell’automotive e dei trasporti.

In particolare, nel documento si sottolinea come sia anzitutto necessario anticipare di almeno un anno - dal 2026 al 2025 per i LDV e dal 2027 al 2026 per gli HDV - la **revisione delle clausole relative ai target di riduzione delle emissioni di CO₂** secondo criteri che valutino adeguatamente le ricadute economiche e sociali di tali misure. Inoltre, ai fini del rispetto del principio della neutralità tecnologica, si sollecita l’introduzione di un **Carbon Correction Factor**, sia per i veicoli leggeri che per quelli pesanti, che consenta di superare il dogma del calcolo delle emissioni solo allo scarico e permetta di considerare **“zero o low emissions” la componente rinnovabile nei fuels utilizzati**.

Il documento richiama altresì la necessità di avviare già nel 2025 una approfondita e imparziale **relazione su come promuovere i Renewable Fuels** (Biofuels, Biomethane, Bio-LNG, RCF, RFBNO, Bioethanol, ecc.), includendo il **Life Cycle Assessment (LCA)** quale criterio davvero funzionale per valutare la reale decarbonizzazione dei trasporti. In questo contesto, diventa strategico **sostenere le filiere per la produzione dei feedstock** da impiegare per i biofuels, in linea con le indicazioni della stessa Commissione Europea.

Infine, il documento ritiene indispensabile **sospendere le multe CAFE a carico degli OEM**, sia per i LDV che per gli HDV, definire una adeguata e tempestiva policy per favorire un corretto processo di **adeguamento tecnologico delle Corporate Fleets**, nonché uno stanziamento di **fondi europei finalizzati al rinnovo delle flotte dei veicoli commerciali (≤3,5 tonnellate)** utilizzate per le attività



di autotrasporto e logistica, da destinare al sostegno delle imprese per investimenti in veicoli di ultima generazione in un'ottica di neutralità tecnologica.

"**NGV Italy** ha fortemente sostenuto questa iniziativa dell'Osservatorio per la Transizione dei Trasporti - ha dichiarato la Presidente **Mariarosa Baroni** - perché crede profondamente nell'importanza del dialogo tra gli operatori della filiera e le Istituzioni. Siamo in una fase estremamente delicata per il futuro dell'automotive europeo, che rischia una crisi irreversibile, stretta tra regolamenti UE sulle emissioni spesso irrealistici e fattori critici legati alla geopolitica e alla macroeconomia internazionale, che ne stanno influenzando le prospettive di sviluppo. È ora necessaria una regolamentazione per il settore automotive che sia 'con i piedi per terra', concreta, razionale, applicabile al mercato reale e sostenibile dal punto di vista economico. Serve valorizzare tutte le tecnologie in grado di contribuire alla decarbonizzazione - ha concluso - a partire dal biometano, dai biofuel e dall'idrogeno, sostenendo una vera neutralità tecnologica e applicabilità del well-to-wheel".

"Il Position Paper presentato oggi al Parlamento Europeo vuole essere di stimolo per l'avvio di una discussione meno ideologica e più concreta sul tema della decarbonizzazione dei trasporti che necessita di una chiara correzione di rotta" ha commentato il Presidente di **UNEM, Gianni Murano**. "È giunto il momento di ricominciare a ragionare in termini di neutralità e pluralità tecnologica - ha proseguito - premiando quelle soluzioni in grado di ridurre l'impronta carbonica dei fuels utilizzati. I biocarburanti oggi, e quelli sintetici domani, sono la strada ideale considerato che possono essere impiegati utilizzando le attuali infrastrutture distributive. Le condizioni per uno sviluppo di filiere nazionali ed europee ci sono tutte, sia dal punto di vista tecnologico che delle materie prime necessarie. Compito dei policy makers - ha concluso - è consentire uno sviluppo sostenibile di questa filiera con misure che rimettano al centro la decarbonizzazione con un approccio finalmente libero da pregiudizi verso alcune tecnologie".

"L'approvazione da parte dell'Europarlamento dell'emendamento che permette alle case costruttrici di calcolare le emissioni di CO₂ per autovetture e furgoni nel triennio 2025-2027 anziché sulle singole annualità è un palliativo - ha commentato il presidente di **Federauto, Massimo Artusi** - e non risolve il problema all'origine che è e resta il metodo di calcolo solo al tubo di scarico (TTW). Non si capisce poi l'assenza di una misura sui target CO₂ per camion e autobus che abbia per oggetto le multe per i costruttori di HDV. Occorre quindi un immediato intervento legislativo se non altro per equità di trattamento. I concessionari italiani - ha concluso - insistono nel riconoscere il "Non Paper" del Governo italiano, a sua volta ispirato dal Piano Draghi, come punto di riferimento strategico e auspicano che la normativa sia rivista in senso pragmatico dall'Europarlamento e dal Consiglio Europeo con misure compatibili con le reali dinamiche di mercato, e dell'ambiente, sia per le auto che per i veicoli pesanti".

"Riteniamo l'incontro di oggi una tappa importante nel percorso intrapreso dall'Osservatorio per una transizione pragmatica del sistema dei trasporti" ha dichiarato il Segretario Nazionale di



Confartigianato Trasporti, Sergio Lo Monte. “L’autotrasporto italiano, indispensabile per l’economia nazionale, in questi anni caratterizzati da un approccio ideologico alla decarbonizzazione ha comunque fatto la propria parte. Da parte degli europarlamentari italiani di tutte le forze politiche incontrate - ha proseguito - abbiamo riscontrato piena consapevolezza degli effetti nefasti per l’intera filiera automotive. Confidiamo che grazie al loro lavoro nell’Europarlamento e in seno al Consiglio maturino finalmente quelle scelte utili alla modifica delle irrealizzabili politiche immaginate – ha concluso - a cominciare da una revisione puntuale delle stringenti normative, valorizzando il principio di pluralità tecnologica attraverso l’utilizzazione di qualsiasi soluzione che consenta di conseguire la transizione ecologica del comparto e che, al contempo, aumenti la sicurezza stradale e sociale la salvaguardia di migliaia di operatori che garantiscono la mobilità di merci e persone.

Per informazioni

Marco D’Aloisi
daloisi@unem.it

Giulia Folloni
segreteria@ngvitaly.com