

IL TEMPO DELLE SCELTE

di Gianni Murano, *Presidente Unem*

Il 2026 può essere l'anno che segna un confine, un punto di svolta. Lasciamo alle spalle un lungo periodo caratterizzato, soprattutto a livello europeo (ma non sono mancate parentesi nazionali), da visioni parziali, da strumenti trasformati in dogmi e da scelte che hanno finito per confondere mezzi e fini. E quando ciò accade è perché smettiamo di chiederci cosa serve davvero per arrivare alla meta e iniziamo a difendere il percorso scelto, anche quando non funziona. La transizione energetica, ovvero il processo virtuoso di decarbonizzazione e indipendenza energetica immaginata sinora dall'Europa, ha vissuto proprio questo paradosso. Quello di confondere l'obiettivo con strumenti e tecnologie "calate dall'alto" dimenticando che innovazione e ricerca non si fondono con vincoli tecnologici e divieti ma con processi virtuosi di libertà tecnologica. In questa prospettiva, la normativa europea applicata all'automotive ha generato "mostri", con tecnologie consolidate messe al bando

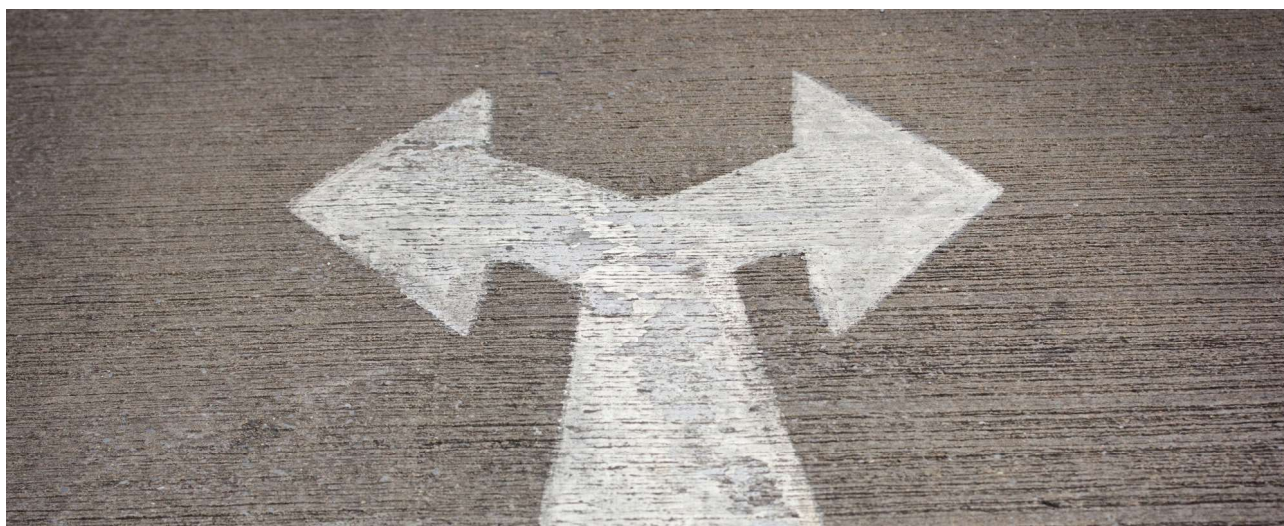


e la forzata introduzione di tecnologie "nuove" imposte con multe poi rinate. La normativa prevedeva (e per certi versi lo prevede ancora) di applicare multe ai produttori di autovetture qualora il numero dei modelli endotermici venduti fosse sostanzialmente superiore alle vendite di vetture elettriche. Ovviamente, al venire meno della domanda di vetture elettriche, la conseguenza è stata quella di non incoraggiare i modelli endotermici, che ha portato ad una riduzione delle vendite delle auto nuove e a un sostanziale incremento di quelle usate. Per ridurre poi le multe i produttori potevano acquistare crediti in certificati da chi le vetture elettriche le vendeva ovvero americani e cinesi. Morale: crisi e chiusure nel settore automotive, miliardi di euro dai produttori europei verso America e Cina, competitività europea in ginocchio.

Non si è trattato quindi di un "paradosso" ma di un vero e proprio abbaglio da parte di chi, disconnesso dalla realtà e influenzato da noti "incantatori di serpenti", ha prodotto regolamenti cervellotici e controproducenti.

Come diciamo da tempo, prima isolati ora insieme a tanti altri, la transizione deve essere aperta, inclusiva, pluralista e guidata dall'efficacia e non dall'appartenenza a una linea di pensiero. La neutralità tecnologica non è uno slogan, è la condizione necessaria che permette di accelerare davvero il cambiamento senza compromettere competitività, sicurezza energetica e coesione industriale

Negli ultimi anni, l'idea di transizione "a senso unico", costruita quasi esclusivamente attorno all'elettrico, ha rallentato lo sviluppo di soluzioni che avrebbero potuto incidere profondamente sulla decarbonizzazione dei trasporti. Puntare tutto su un solo vettore, ormai è chiaro, è stato un er-



rore. Il cambiamento può essere rapido solo se è plurale, se valorizza ogni tecnologia che dimostri numeri, impatti e maturità adeguati. È questo il vero significato della neutralità tecnologica, che sta finalmente tornando al centro del dibattito europeo e nazionale. Non per frenare l'elettrico, ma per affiancarlo e per sfidarlo tecnologicamente con tutto ciò che può accelerare davvero la riduzione delle emissioni di CO₂.

In questo ambito, la transizione di tutti trasporti – dal marine, all'aviazione ma anche nello stradale – deve riconoscere anche tecnologie già mature e con enormi potenziali. I carburanti rinnovabili, ovvero e-fuel, HVO, bio-etanolo, biogas, SAF e waste-to-oil, sono soluzioni disponibili nel breve periodo per garantire risultati industrialmente ed economicamente sostenibili. Non sono promesse, sono filiere in crescita, investimenti avviati, competenze che tra l'altro fanno parte del patrimonio del Paese.

Ed è proprio qui che l'Italia ha un vantaggio competitivo unico. Non partiamo da zero: partiamo avanti. Le bioraffinerie che abbiamo sviluppato, e che possono essere sviluppate, sono tra le più avanzate al mondo; la filiera agricola può diventare parte integrante del processo, fornendo materie prime sostenibili, residui, sottoprodotti; la nostra capacità ingegneristica permette di innovare processi, standard e tecnologie. Ogni investimento nei carburanti

LE TENSIONI GEOPOLITICHE DEGLI ULTIMI ANNI HANNO MOSTRATO QUANTO SIA FRAGILE UNA TRANSIZIONE CHE DIPENDE DA POCHE ROTTE, POCHE MATERIE PRIME, POCHE PAESI FORNITORI. IL MONDO CHIEDE RESILIENZA, SICUREZZA DEGLI APPROVVIGIONAMENTI, CAPACITÀ DI ADATTAMENTO. DIVERSIFICARE NON È UN PRINCIPIO ASTRATTO, È PROTEZIONE DEL TESSUTO PRODUTTIVO. PRODURRE CARBURANTI RINNOVABILI IN EUROPA – E IN ITALIA – SIGNIFICA RIDURRE VULNERABILITÀ, STABILIZZARE I COSTI, RAFFORZARE AUTONOMIA E SICUREZZA



rinnovabili genera valore reale: occupazione, manifattura, ricerca, export. È un patrimonio già esistente, che potrebbe crescere molto più rapidamente se normativa e regolamenti iniziassero a sostenerlo con continuità e visione.

Il quadro internazionale ci ricorda perché questa scelta è indispensabile. Le tensioni geopolitiche degli ultimi anni hanno mostrato quanto sia fragile una transizione che dipende da poche rotte, poche materie prime, pochi Paesi fornitori. Il mondo chiede resilienza, sicurezza degli approvvigionamenti, capacità di adattamento. Diversificare non è un principio astratto, è protezione del tessuto produttivo. Produrre carburanti rinnovabili in Europa – e in Italia – significa ridurre vulnerabilità, stabilizzare i costi, rafforzare autonomia e sicurezza.

Una transizione giusta non può poi ignorare la rete carburanti, un patrimonio nazionale fatto di presenza sul territorio, sicurezza e continuità del servizio anche nei luoghi dove la mobilità elettrica rischia di non essere economicamente sostenibile. Trasformare questa rete in hub energetici multifunzione, capaci di offrire rinnovabili liquidi e gassosi, elettrico, servizi avanzati, significa dare alla transizione un'infrastruttura reale, esistente e scalabile. È un vantaggio competitivo che pochi Paesi europei possiedono con la stessa capillarità.

Come settore, abbiamo la responsabilità di guardare oltre l'immediato. Non chiediamo politiche di favore, ma politiche di verità. Chiediamo che gli obiettivi climatici siano affrontati con strumenti adeguati, senza escludere tecnologie che possono contribuire in modo decisivo. Chiediamo regole stabili, tempi certi, una governance capace di accompagnare gli investimenti di lungo periodo. Serve un patto che unisca industria, agricoltura, energia, istituzioni, distribuzione, ricerca. Un patto che parta dalla realtà e guardi al futuro con la consapevolezza che la decarbonizzazione è possibile solo se il Paese e l'Europa tengono insieme le proprie forze e competitività.

Il 2026 potrebbe perciò essere ricordato come l'anno in cui politica, industria e società scelgono una visione più ampia, più concreta per una transizione che non contrappone ma integra; che non promette ma realizza; che non divide ma costruisce.