

CARBURANTI RINNOVABILI PER LE FILIERE PRODUTTIVE DELLA MOBILITA' 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.

Premessa

La filiera automotive lombarda - con oltre 1000 aziende, 50 mila occupati, 20 miliardi di fatturato e alto tasso di esportazione e di innovazione, si piazza al secondo posto in Italia ed è stabilmente, con altre, al quinto posto in Europa.

Gli obiettivi generali del presente Manifesto sono il mantenimento della competitività della filiera a livello globale, rafforzandone l'identità regionale ed un'azione efficace verso una maggiore sostenibilità del sistema.

Lo studio e la messa sul mercato di combustibili rinnovabili e a basso contenuto carbonico sono utili per il perseguimento dei condivisi obiettivi di miglioramento ambientale e decarbonizzazione del settore trasporti a livello nazionale, comunitario e globale, e per la tutela della produzione di motori a combustione interna, nel cui ambito la nostra regione detiene una indiscussa leadership.

Nella definizione delle strategie per il raggiungimento degli obiettivi, non si può prescindere dal fatto che il parco circolante europeo di auto e veicoli commerciali sarà costituito al 2030 ancora da oltre il 70% di mezzi equipaggiati con motori a combustione interna (ICE), in particolar modo con riferimento al trasporto pesante. Inoltre, bisogna necessariamente sostenere una strategia europea per i combustibili rinnovabili ed a basse emissioni di carbonio, garantendo allo stesso tempo che il tessuto industriale possa affrontare la transizione in maniera sostenibile.

Più in generale, Next Generation EU e il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza/Fondo complementare rappresentano l'occasione per **dotare il settore e le aziende che vi appartengono di adeguate risorse** per attenuare l'impatto del cambiamento in atto e atteso, anche investendo sui carburanti rinnovabili e alternativi.

Le filiere industriali automotive e carburanti oltre a costituire eccellenze a livello globale e ad essere da anni asset strategici per il nostro Paese, hanno tutte le capacità innovative, tecnologiche e professionali per contribuire in maniera vincente alle sfide che i cambiamenti climatici ci stanno portando ad affrontare. L'Automotive può essere anche nel ventunesimo secolo il motore di una rivoluzione industriale, economica e sociale senza precedenti.

Il recupero di un maggior grado di sicurezza/indipendenza energetica salvaguarderebbe inoltre il settore Raffinazione e Distribuzione dei carburanti, con programmi adeguati di sostegno alla riconversione, dimensione da riprendere anche in ottica nazionale. Occorre quindi rafforzare la Rete Distributiva dei carburanti liquidi e gassosi a basse emissioni e riconoscerne il ruolo anche nell'infrastrutturazione per la ricarica HPC.

Il percorso è di interesse anche di altre filiere strategiche quali innanzitutto l'**Industria Aerospaziale e le tecnologie ad essa collegate**.

È compito di tutti, Istituzioni, Industria, Associazioni imprenditoriali e sindacali, Università e Centri di ricerca e di trasferimento tecnologico **creare le condizioni per una graduale e razionale transizione contraddistinta dalla neutralità tecnologica**, evitando inopportune accelerazioni che determinerebbero per il nostro continente la **perdita di una leadership conquistata in cento anni di ricerca, innovazione e scelte imprenditoriali**.

La duplice sfida indotta dal “Green Deal/Next generation EU”

Preso atto delle scelte dei decision maker europei e conseguentemente dei costruttori di veicoli, **la sfida per i nostri componentisti è duplice**:

- mantenersi **competitivi nelle tecnologie tradizionali** che per decenni si manterranno rilevanti a livello mondiale;
- **entrare nelle nuove tecnologie** che, da una parte, minacciano prodotti e competenze, ma dall'altra rappresentano un'**opportunità** da cogliere grazie alle competenze possedute: un **know-how**, questo, che si sta dimostrando vincente per progettare nuovi e più performanti veicoli, a prezzi competitivi e con componenti ridotti nel numero, meno ingombranti e più leggeri, anche per compensare i volumi e pesi delle batterie.

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

La proposta “Fit for 55” – l'Europa in posizione isolata rispetto a Nord America e Cina

La proposta, se adottata nell'attuale versione:

- provocherebbe immediate ripercussioni industriali in Europa, anticipando di almeno 5-7 anni rispetto al 2035 il phase-out dei veicoli con motore a combustione interna;
- causerebbe una forte accelerazione del processo di transizione delle aziende della componentistica legata alla produzione di veicoli con motorizzazione tradizionale, con l'effetto di determinare l'interruzione di molte attività per l'impossibilità di gestire una riconversione repentina;
- non consentirebbe la trasformazione del settore della produzione, stoccaggio e distribuzione dei prodotti fossili verso la produzione, stoccaggio e distribuzione dei prodotti low e free carbon.

La temuta tempesta economica e sociale sarebbe inevitabile: **per la Lombardia, almeno 15/20 mila posti di lavoro a rischio (per l'Italia 70 mila)**, senza escludere per l'Italia e l'Europa il crollo dell'intera filiera automotive ed aerospaziale, con il rischio di una perdita significativa della competitività del settore produttivo europeo nello scenario globale.

L'utilizzo dei biocarburanti è un'opportunità anche per implementare la trasformazione dei siti industriali, salvaguardando ambiente ed occupazione.

Anche il più recente studio di CLEPA (associazione dei componentisti automotive europei) sottolinea che l'Italia è il paese con la minor capacità di ripresa e rischia di perdere al 2040 circa 73.000 posti di lavoro (500-600.000 in Europa), di cui 67.000 già nel periodo 2025-2030. Sono perdite che le nuove professionalità

legate allo sviluppo della mobilità elettrica non basteranno a compensare. In alternativa CLEPA propone una più giusta e razionale strategia, basata sul concetto “mixed technology” che attenuerebbe grandemente le ricadute occupazionali, sociali ed economiche del perseguimento degli obiettivi comunitari, garantendone il conseguimento in tempi ragionevolmente accettabili (Ref. Studio CLEPA - PwC Strategy& - Electric Vehicle Transition Impact Assessment Report 2020 – 2040).

Le proposte di Regione Lombardia e dei rappresentanti delle filiere automotive e carburanti

Le proposte elencate di seguito si fondano sul **principio della neutralità tecnologica**, che attribuisce pari dignità e sostegno a **tutte le trazioni**, compresi i motori endotermici evoluti e/o alimentati con carburanti non fossili o a basso contenuto di carbonio, prodotti da scarti o rifiuti, e motori elettrici:

- **adesione agli obiettivi di miglioramento climatico**, purché condivisi e in linea con l’**Agenda 2030 delle Nazioni Unite**, evitando accelerazioni non necessarie e soprattutto potenzialmente rischiose per la tenuta economica e sociale del sistema nazionale;
- conseguente **rimodulazione del pacchetto climatico della Commissione europea** nei contenuti e nelle tempistiche di attuazione, anche con riguardo alla revisione della regolamentazione sulle emissioni di CO2 di auto e veicoli commerciali nuovi;
- **definizione di un quadro normativo e regolamentare inclusivo, neutrale, chiaro e stabile, derivante da una strategia di decarbonizzazione aperta al mantenimento ed evoluzione delle tecnologie esistenti (Euro 7) ed alla valorizzazione delle nuove soluzioni;**
- **focalizzazione nella definizione delle policy sui vettori energetici alternativi** (energia elettrica, GPL ed i suoi sviluppi bio e rinnovabili, metano e biometano, idrogeno, e-fuel e carburanti da biomasse, biocarburanti utilizzati anche in purezza), valutandone i parametri di prestazione e ambientali **nell’arco dell’intero ciclo di vita** (adottando una metodologia Life Cycle Assessment - LCA, dalla produzione all’esercizio incluso lo smaltimento);
- **introduzione di un traguardo intermedio al 2030 per valutare l’evoluzione delle tecnologie alternative disponibili**, come sostenuto anche da ACEA (Associazione Europea Costruttori di veicoli).

Le Parti aderenti al Manifesto si impegnano dunque a proseguire nell’individuazione di soluzioni concrete e adottabili in tempi brevi, per una decarbonizzazione del settore della mobilità sostenibile anche sotto il profilo economico e sociale.

Il presente Manifesto è l’esito condiviso del tavolo di lavoro che ha riunito a Palazzo Lombardia l’Assessorato regionale allo Sviluppo Economico e i rappresentanti di Cluster Lombardo Mobilità, Cluster Aerospazio Lombardia, ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, Confindustria Energia, ENI, UNEM - Unione Energie per la Mobilità, Assopetroli, Federchimica-Assogasliquidi, Federmetano, Assogasmetano.

Milano, 29 marzo 2022