



convegno del 19 giugno 2025 organizzato dal Dipartimento di Energia del Politecnico di Milano. In questi documenti viene dimostrata la tesi sull'utilità di non abbandonare le trazioni endotermiche alimentate con carburanti rinnovabili a fianco dell'elettrico, anche dopo il 2035. Infatti, considerando l'intero ciclo di vita (from cradle to grave), compresi i processi industriali e di dismissione del veicolo, le soluzioni prospettate, energia elettrica compresa, si presentano equivalenti in termini di emissioni, tutte attorno ai 30 g di CO2 per km percorso.

Per quanto attiene alle altre grandezze considerate, i biocarburanti hanno il vantaggio di avere già reti e competenze professionali (Italia leader mondiale per la produzione ed il loro utilizzo), mentre favorite sono le trazioni elettriche per gli esistenti sostegni economici sia alla domanda che all'offerta. Con questo approccio il motore endotermico manterrà le proprie potenzialità, rendendo accessibile la pluralità di trazioni, ognuna con il suo campo di applicazione distintivo. La scelta spetterà al 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 del veicolo rilevabile da analisi Life Cycle Assessment (LCA) e non solo sul "tank-to-wheel" (TTW), ossia solo allo scarico.

Una proposta che consente di ipotizzare nel lungo periodo di sostituire le attuali 33 milioni di tonnellate di petrolio equivalente, utilizzate per il trasporto su strada di persone e merci in Italia, con 12/14 di energia elettrica, 2/4 di idrogeno, 1/4 di e-fuels, 6/8 di HVO, 4 /4 di bio-gpl e DME, 4/6 di biometano.

In queste settimane si susseguono, in attesa della "verifica" da parte della Commissione Europea (ora anticipata) dei risultati conseguiti dalle diverse soluzioni, le prese di posizione comprensibilmente differenziate di grandi aziende, associazioni imprenditoriali di categoria ed enti di governo ai vari livelli.

Preoccupa la grave frattura della filiera europea tra case veicolistiche (che hanno pesantemente investito nell'elettrificazione dei prodotti e dei processi industriali) e componentisti (che dovrebbero incrementare gli investimenti già effettuati per adeguarsi alle scelte delle case veicolistiche). Già drammatica la conseguente perdita di competitività della filiera automotive europea nel confronto globale.

Nella proposta lombarda, è presente il convincimento che chi ha investito nell'elettrico ora debba vendere i prodotti e che vada tutelata la leadership della filiera europea mantenendo competitivo il motore endotermico anche dopo il 2035. Non dissimile la volontà di Trump di riprendere con i dazi la filiera automotive nella consapevolezza che chi perde l'automotive – l'industria dell'industria – perde l'intera industria, il cui ruolo è essenziale per la diffusione delle tecnologie che nascono nell'aerospazio e nella difesa e, attraverso l'automotive, si diffondono a gran parte del manifatturiero.

Saverio Gaboardi – Presidente Cluster Lombardo della Mobilità